



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 51]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 10, 2015/माघ 21, 1936

No. 51]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 10, 2015/MAGHA 21, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 4 फरवरी, 2015

सं. टीएमपी/19/2013—एसडब्ल्यूपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अर्न्तगत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड से प्राप्त मोरमुगाओं पत्तनन्यास में, बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल वर्थ नं. 5ए तथा 6ए के प्रचालन के प्रशुल्क दर पुनर्निर्धारण प्रस्ताव को निम्नलिखित आदेश द्वारा निपटाता है ।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं. टीएमपी/19/2013 — एसडब्ल्यूपीएल

साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड

.....

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी एस बालासुब्रह्मण्यन

सदस्य (वित्त)

(ii) श्री चन्द्रभान सिंह

सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी 2015 के 2वें दिन पारित)

यह केस साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के मोरमुगाओं पत्तनन्यास (एम ओ पी टी) में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल वर्थ न 5ए तथा 6ए के प्रचालन के प्रशुल्क दर पुनर्निर्धारण के प्राप्त प्रस्ताव से सम्बन्धित है ।

2.1 एस डब्ल्यू पी एल की वर्तमान आधार दर इस (एम ओ पी टी) इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 3 नवम्बर, 2010 के आदेश द्वारा अनुमोदित की गयी थी तथा एस ओ आर की वैधता 31 मार्च, 2013 तक वर्णित की गयी थी । उपर्युक्त आदेश द्वारा 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित राजस्व अधिशेष को देखते हुए दिनांक 1 जनवरी, 2011 से, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा मांगी गयी 32% प्रशुल्क वृद्धि के विरुद्ध सर्वे में 9.5% की कमी प्रभावी की गयी थी ।

2.2 इसके बाद एस डब्ल्यू पी एल ने जनवरी 2011 में पुनर्विचार आवेदन किया जिसमें इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 3 नवम्बर 2010 के तीन मर्दानों पर पुनर्विचार के लिए कहा गया था । इस प्राधिकरण ने, डब्ल्यू पी एल के पुनर्विचार आवेदन का निपटान अपने 26 जुलाई 2011 को पारित आदेश द्वारा किया । कथित आदेश में, इस प्राधिकरण द्वारा प्रचालन तथा श्रम कीमत जो 2010 के प्रयुक्त आदेश में अनुमानित थी, को पुनः निर्धारित किया तथा जिसका आधार एस डब्ल्यू पी एल द्वारा पुनर्विचार आवेदन में दिये गए दस्तावेज तथा एस डब्ल्यू पी एल और जे एस डब्ल्यू इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (जे एस डब्ल्यू आई एल) में कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के आऊट सोर्सिंग के लिए आपस में हुए क्रिया कलाप में हस्त दूरी सम्बन्ध स्थापित करते हुए था । अन्य दो मर्दानों जो एस डब्ल्यू पी एल द्वारा पुनर्विचार हेतु कही गयी थी, इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश में कोई त्रुटि को इंगित नहीं कर सकी इसलिए इनको खारिज कर दिया गया । कीमत की स्थिति को ध्यान में रखते हुए, इस प्राधिकरण ने, अपने नवम्बर 2011 के

आदेश के 9.5% प्रशुल्क घटाने के प्रभाव के विरुद्ध 2006 के प्रशुल्क की यथा स्थिति बनाये रखने का निर्णय लिया है। पुन निर्धारण आधार दर भारत के राजपत्र (6 अगस्त 2011) की अधिसूचना से प्रभावी की गयी थी।

2.3 एस डब्ल्यू पी एल की मौजूदा आधार दरों की वैधता प्रारम्भ में 2013 तक निर्धारित की गयी थी जिसको अतिरिक्त अधिशेष की शर्त पर कई कर बढ़ाया गया, 01 अप्रैल, 2013 से पहले की अवधि के अधिक और ऊपर स्वीकार्य लागत यदि कोई हो तब इसके प्रदर्शन की समीक्षा के दौरान, ऐसा अतिरिक्त अधिशेष पूरी तरह से प्रशुल्क निर्धारण में सेट हो जायेगा। एस डब्ल्यू पी एल की मौजूदा आधार दरों का अंतिम विस्तार 31 दिसम्बर, 2014 तक किया गया था।

3. मुख्य पत्तन न्यासों तथा वहा प्राइवेट टर्मिनल संचालन के प्रशुल्क निर्धारण के दृष्टिकोण में शोधन हेतु 30 सितम्बर, 2008 के आदेशानुसार, एस डब्ल्यू पी एल को 30 जून, 2012 तक अपना प्रस्ताव फाइल करना था। तदनुसार, हमारे पत्र संख्या टीएमपी/39/2005-एमआईएससी दिनांक 07 मई, 2012 द्वारा एस डब्ल्यू पी एल को याद दिलाया गया था। जब कोई प्रस्ताव नहीं प्राप्त हुआ तब पुनः टर्मिनल प्रचालक को हमारे 12 दिसम्बर, 2012 के पत्र द्वारा, 31 दिसम्बर, 2012 तक प्रस्ताव फाइल करने हेतु याद दिलाया गया। इस संदर्भ में इसके बाद, एस डब्ल्यू पी एल ने इसके दिनांक 04 मार्च, 2013 के पत्र द्वारा प्रस्ताव फाइल करने में कुछ तकनीकी मुश्किलों का हवाला दिया तथा प्रस्ताव फाइल करने हेतु 3 महीने के समय का निवेदन किया। इस प्राधिकरण के निर्णयानुसार, दिनांक 02 अप्रैल, 2013 के पत्र द्वारा एस डब्ल्यू पी एल को 30 अप्रैल, 2013 तक प्रस्ताव फाइल करने हेतु निर्देशित किया।

4.1 इस पृष्ठ भूमि में, एस डब्ल्यू पी एल ने अपने 30 अप्रैल, 2013 के पत्र द्वारा एम ओ पीटी पर, बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल बर्थ नं. 5 ए तथा 6ए प्रचालन हेतु आधार दर पुनर्निर्धारण का प्रस्ताव फाइल किया।

4.2 एस डब्ल्यू पी एल के प्रस्ताव के साथ प्रस्तावित आधार दरें नहीं थी, हमारे 08 मई, 2013 के पत्र द्वारा एस डब्ल्यू पी एल को प्रस्तावित आधार दरों का मसौदा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया तथा इसके बाद 15 मई 2013 को अनुस्मारक पत्र भी भेजा गया। एस डब्ल्यू पी एल को, वर्ष 2009-2010, 2010-12 तथा 2012-13 के वार्षिक खाते प्रस्तुत करने के लिए भी कहा गया।

5.1 इसके प्रति उत्तर में, एस डब्ल्यू पी एल ने अपने पत्र /ई मेल दिनांक 16 मई, 2013 और 17 मई, 2013 के द्वारा प्रस्तावित आधार दर का मसौदा तथा वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-2013 के खाते प्रस्तुत किए।

5.2 एस डब्ल्यू पी एल के 30 अप्रैल, 2013 के प्रस्ताव और 17 मई, 2013 के प्रस्तावित एस ओ आर मसौदे की मुख्य बातें संक्षेप में निम्नलिखित हैं :-

1. ट्रेफिक (यातायात)

- (i) 2010-2011 से 2012-13 वर्ष के लिए वार्षिक यातायात 5.80 लाख मिलीयन मीट्रिक टन (एम एम टी), 6.48 एम एम टी और 7.76 एम एम टी क्रमशः अनुमानित यातायात 4.35 एम एम टी, 4.65 एम एम टी और 5.25 एम एम टी के विरुद्ध सूचित किया गया। एस डब्ल्यू पी एल, लौह अयस्क निर्यात पर बगे प्रतिबंध के कारण अधिक रैक की उपलब्धता से उच्च वोल्यूम हासिल कर सका।
- (ii) (क) लौह अयस्क निर्यात पर लगे प्रतिबंध के कारण, पिछले दो वर्ष में रैक की उपलब्धता बढ़ी है। अधिकांश रैक जो खानों से रैक बंदरगाहों के लिए परिवहन के लिए तैनात किए गए थे वर्तमान में निष्क्रिय है इसलिए अपने गंतव्य के लिए बंदरगाह से कोयला परिवहन के लिए उपलब्ध है।
(ख) कंपनी के पास बहुत सीमित भंडारण क्षेत्र है (33000मी²) और थ्रूपुट निकासी की गति पर बहुत निर्भर है। प्रतिदिन अधिक रैक की उपलब्धता भंडारण क्षेत्र से कार्गो कारोबार को तेजी से बनाता है; इसलिए एसडब्ल्यूपीएल उपलब्ध संसाधनों के साथ अधिक थ्रूपुट का प्रहस्तन कर सका। वित्तीय वर्ष 2010-11 के 1907 रैक की तुलना में, वित्तीय वर्ष 2012-13 में टर्मिनल ने 2187 रैक का प्रहस्तन किया।
- (iii) (क) एमओपीटी पर बर्थ 7 का नया कोल टर्मिनल वाणिज्यिक संचालन हेतु लगभग तैयार है। इस विकास के साथ रैक की उपलब्धता दो कोल टर्मिनल में साझा की जायेगी और इसलिए एस डब्ल्यू पीएल के लिए समान थ्रूपुट हासिल करना भविष्य में मुश्किल हो सकता है।
(ख) आगे, बर्थ 7 में गतिशील वैगन लदान सुविधा उपलब्ध होगी इसलिए इसकी रेल साइडिंग से रैक कारोबार तेजी से होगा। इस सुविधा के साथ रेलवे उस टर्मिनल को रैक उपलब्ध कराना पसंद करेगा जो इसकी तेजी से निकासी में सक्षम होगा। इसे ध्यान में रखते हुए, नियत अनुमति और एमओपीटी की सहायता से एस डब्ल्यू पी एल ने भी गतिशील वैगन लदान व्यवस्था का निर्माण प्रारम्भ कर दिया है।
- (iv) 2013-14 से 2015-16 तक अनुमानित यातायात क्रमशः 6.52 एमएमटी 7.02 एमएमटी और 7.52 एमएमटी है। यातायात के अनुमान में कमी का कारण, नये कोल टर्मिनल बर्थ 7 पर प्रचालन का प्रारम्भ होना है। जो परिणाम स्वरूप एस डब्ल्यू पी एल के लिए रैक की उपलब्धता को घटायेगा तथा इस कारण से निकासी की मात्रा घटेगी।

(V) आय का अनुमान

2013-14 से 2015-16 के लिए, प्रचालन आय, अनुमानित यातायात के आधार पर अनुमानित की गयी है। मौजूदा प्रशुल्क के संदर्भ के साथ-साथ प्रस्तावित प्रशुल्क नीचे दिये गए हैं:

(रुपये लाख में)

वर्ष	मौजूदा प्रशुल्क के साथ आय	प्रस्तावित प्रशुल्क के साथ आय
2013-14	13,261	14,059
2014-15	14,372	15,243
2015-16	15,486	16,430

(vi)

व्यय प्रोजेक्शन

- (क) प्रचालन यंत्रीकृत प्रहस्तन सिस्टम, संग्रहीत, कार्गो का वैगन में लदान इत्यादि के लिए प्रत्यक्ष लेवर विभिन्न कार्गो प्रहस्तन ठेकेदारों को प्रदान की गयी है । समानता से, रख-रखाव श्रामिक, पुर्जों के प्रतिस्थापन तथा ल्यूब्स और 'तेल' सभी मशीनरी के लिए आऊट सोर्स किया गया । इन खर्चों को कांटेक्टरस की मौजूदा दरों और प्रचलित बाजार दरों के आधार पर पेश किया गया है ।
- (ख) मरम्मत एवं रख-रखाव का खर्च जैसाकि इसके आंरभिक शुल्क निर्धारण में अनुमोदित किया गया था यंत्रिक संपत्ति के लिए 3% तथा सिविल संपत्ति के लिए 1.5% होने का अनुमान है ।
- (ग) रख-रखाव निकर्षण लाइसेंस समझौते के अनुसार एमओपीटी द्वारा किया जा रहा है । एमओपीटी हालांकि इस पर विवाद करती है और विशेष दृष्टिकोण में केवल 13 मीटर तक एवं बर्थ पोकीट में 13.5 मीटर तक । 2010-11 के दौरान एमओपीटी को निकर्षण के लिए भुगतान रु. 2.59 करोड़ भुगतान किया गया था । हालांकि एसडब्ल्यूपीएल ने एमओपीटी के वर्ष 2011-12 एवं 2012-13 के लिए प्राप्त किया बिल की अपेक्षा रु. 3.15 करोड़ का प्रावधान किया है । 2.5 करोड़ का प्रावधान प्रत्येक वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए किया जाता है ।
- (घ) वर्ष 2012-13 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल ने अपने पुराने मोबाइल पत्तन क्रेन को नये के साथ बदल दिया है । इससे डीजल पर निर्भरता कम होगी । यह आशा की जाती है कि 70 % कार्गो बन्दोबस्त बिजली द्वारा चलने वाले क्रनो एवं केवल 30% डीजल द्वारा चालित उपकरणों द्वारा होगा ।
- (ङ) मूल्यवृद्धि जीवन मानदंडों के अधिनियम के अनुसार, अनुमेय के लिए सीधी रेखा विधि के आधार पर 1956 का अभिकलन किया गया है ।
- (द) आय का 18% एमओपी टी को राजस्व हिस्सेदारी के रूप में देय है । इसलिए प्रशुल्क दिशानिर्देश की धारा 2.8.1 के अनुसार कार्गो हैडलिंग आय का 13.1% पर इसकी सबसे अधिक बोली लगाने वाले द्वारा उद्धृत दर की सीमा तय राजस्व हिस्सेदारी लागत बयान में मानी जाती है ।

(vii)

पूँजीगत व्यय

- (क) एसडब्ल्यूपीएल मुख्य रूप से इसमें भंडारण यार्ड की निकासी की गति पर निर्भर करता है । जैसे कि कोयला निकासी केवल प्रवाह क्षमता रेल द्वारा की जा सकती है, रैक की उपलब्धता कार्गो निकास में प्रमुख भूमिका निभाती है ।
- (ख) एमओपीटी की बर्थ संख्या 7 पर नवीन कोयला टर्मिनल जिसका संचालन वर्ष 2013-14 में अनुसूचित है, को भी कोयले की निकासी के लिए रैक की आवश्यकता होगी । नवीन कोयला टर्मिनल गतिशील वैगन लदान प्रणाली का विकास कर रहा है । जो उन्हें कोयले की पारम्परिक लदान के तरीको की अपेक्षा तेज रैक बदलाव का समय उपलब्ध करायेगा जिसे कि एसडब्ल्यूपीएल ने वर्तमान में अंगीकार किया है । रेलवे हमेशा उस टर्मिनल को वरीयता देगी जिसमें इसके रैक के लिए तेज बदलाव समय होगा ।
- (ग) उपरोक्त के संदर्भ में एसडब्ल्यूपीएल ने अपने वैगन लदान प्रणाली को स्थापित करने का निर्णय लिया है । (यह बताना उचित है कि विगत प्रशुल्क पुनरीक्षण के दौरान एसडब्ल्यूपीएस के प्रस्ताव के आधार पर गतिशील वैगन लदान प्रणाली से संबंधित कैपेक्स पर विचार किया गया था)
- (घ) उपलब्ध, सामग्री प्रबंध प्रणाली लगभग 10 वर्षों पुरानी है और अपनी उपयोगिता जी चुकी है । टर्मिनल के लिए वह न क्षमता के साथ-साथ इकट्ठा करने व पुर्निमित क्षमता का सतत उन्नयन प्रतियोगिता से दूर रहने के लिए जरूरी है । एसडब्ल्यूपीएल को इस्पात प्रबन्धन सुविधा का उन्नयन कार्गो रुपरेखा के बदलाव के कारण करना होगा । वर्तमान में उपकरणों को प्रति 25 मी.टन से कम वजन के इस्पात के कोयल पट्टियों को संचलन करने के लिए बनाया गया है । जबकि एसडब्ल्यूपीएल का प्रमुख 32 मी.टन से ज्यादा वजन के इस्पात के

काब्यल/पट्टियों का निर्यात कर रहा है। अतः निम्नलिखित कैपेक्स अगले तीन सालों के लिए प्रस्तावित की जाती है।

वर्ष	विवरण	रुपये लाख (में)
2013-14	मोबाइल उपकरण	1000
	स्पैन गैन्ट्री क्रेन	1500
कुल योग		*2500
2014-15	सतत् जहाज लोडर	4400
	स्टील प्रहस्तन के लिए क्रेन	2400
कुल योग		6800
2015-16	वाहन प्रणाली का उन्नयन	2000
	मोबाइल उपकरण जैसे पे लोडर, खुदाई के यंत्र	1500
कुल योग		3500

नोट : सफल ब्लॉक की कुल संस्करण वर्ष 2013-14 में 8500 लाख प्रस्तावित है। जिससे 6000 लाख गतिशील वैगन लदान प्रणाली की सूचना के लिए है।

(viii)

इष्टतम क्षमता

- (क) टर्मिनल की इष्टतम क्षमता का आकलन उत्पन्न की गई सुविधा मुहैया किए गए उपकरण व संयंत्र व कलपुर्ज उत्पादकता स्तर तथा उपयोग स्तर व 2008 के दिशा निदेशों में निर्धारित मानदंडों को उधार लेने जैसे विभिन्न पहलुओं को ध्यान में रखकर किया जाता है (2008 के दिशानिर्देश एसडब्ल्यूपीएल पर लागू नहीं होते क्योंकि वे 2005 के दिशानिर्देशों से शासित होते हैं)
- (ख) बर्थ संख्या 5ए की इष्टतम घाट क्षमता का आकलन 3.81 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) तथा बर्थ संख्या 6ए की क्षमता 7.28 एमटीपीए निकलती है। जिसका कुल योग 11.11 एमटीपीए निकलता है। इस उद्देश्य के लिए अंगीकार मापदण्ड 45000डी डब्ल्यू टी का 100% हैन्डीमैक्स पोत है तथा बर्थ संख्या 5ए के लिए 15000 टन प्रतिदिन की संचलन दर है। बर्थ संख्या 6 ए के लिए पैनामैक्स पोत का 90% 70000 को डी डब्ल्यू टी से तथा 30000 टन प्रतिशत संचलन दर के साथ व हैन्डीमैक्स पोत का भाग 10% 45000 टन डी डब्ल्यू टी के तथा 15000 टन प्रतिदिन के संचलन दर के साथ मानी जाती है।
- (ग) इष्टतम यार्ड स्टैक क्षमता बर्थ संख्या 5 ए व 6 ए के लिए 5 एमटीपीए साथ में 30000 वर्ग मीटर स्टैकिंग क्षेत्र (2008 के दिशा निर्देशों में निर्धारित 70% मानदंड की अपेक्षा में) 15 टन प्रति वर्ग मी. का स्टैकिंग कारक व 18 का कारोबार मानते हुए आकलित की जाती है।
- (घ) बर्थ संख्या 5ए तथा 6ए की कुल इष्टतम क्षमता का आकलन 5 एमटीपीए पर किया जाता है। जो 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धान्त के अनुसार घाट एवं यार्ड क्षमता से कम है।
- (ङ) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा मानी गयी क्षमता तथा उपयोग इष्टतम क्षमता को 5 एमटीपीए लेते हुए और 2010-11 से 2012-13 के दौरान वास्तविक संचलित यातायात के संदर्भ में क्रमशः 117, 130, 150 है। क्षमता उपयोग 130, 140, 150, 2013-14 से 2015-16 का संदर्भ लेते हुए है।

- (ix) परिचालन आय का सारांश, समेकित लागत ब्यौरे में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमनित शुद्ध अधिशेष घाटा स्थिति तथा मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर गतिविधि वार लागत विवरण निम्नलिखित है।

विवरण	संचालन आय (लाख रु. में)			वर्ष के लिए कुल योग	शुद्ध अधिशेष(+) घाटा(-) (लाख रु. में)			वर्ष के लिए कुल योग 2013-14 से 2015-16	संचालन आय का शुद्ध अधिशेष(+) घाटा(-) लाख रु. में		
	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14 से 2015-16	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14 से 2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
संयुक्त लागत स्थिति	13,261	14,372	15,486	43,119	557	(1,042)	(1,833)	(2,318)	4%	-7%	-12%
पोत संबंधी क्रियाकलाप	4,268	4,597	4,929	13,749	(14)	0	60	46	-	-	-
कार्गो प्रहस्तन क्रियाकलाप	8,993	9,775	10,557	29,325	(157)	(1,647)	(2,509)	-4,313	-2%	-17%	-24%

नोट: उपगतिविधि वार लागत विवरण वर्ष 2009-10 से 2012-13 की अवधि के लिए आकलित रुपये 9042 लाख का वास्तविक शुद्ध अधिशेष के समायोजन को नहीं दर्शाता यद्यपि इसे समेकित लागत स्थिति में माना गया है । अतः गतिविधि वार लागत विवरण का शुद्ध अधिशेष घाटे के कुल समेकित लागत विवरण से नहीं मिलता ।

5.3 एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपने साधारण संशोधन प्रस्ताव में दिये गए प्रस्तावित दरों के पैमाने के मसौदे की मुख्य बातें नीचे दी गयी है :

(i) **बर्थ कर भाड़ा**

मौजूदा वर्ष भाड़ा कर में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं है ।

(ii) **घाट शुल्क कर**

मौजूदा वर्ष घाट शुल्क कर में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं है ।

(iii) **कार्गो संचलन शुल्क एवं धूल प्रतिबंध कर**

बर्थ संख्या 5ए एवं 6ए पर कार्गो संचलन शुल्क में 12% बढ़ोतरी तथा धूल प्रतिबंध कर में 12% बढ़ोतरी प्रस्तावित है ।

(iv) **जमीन का किराया / भंडारण शुल्क तथा अन्य सेवायें मौजूदा स्तर पर जारी रहना प्रस्तावित है ।**

6. निर्धारित परामर्शदात्री प्रक्रिया के अनुसार दिनांक 30 अप्रैल 2013 के प्रत्येक प्रस्ताव की एक प्रतिलिपि एवं दिनांक 17 मई 2013 के ईमेल द्वारा दायर एसओआर मसौदा, एमओपीटी व संबंधित उपयोगकर्ताओं उपयोगकर्ता संस्थाओं को उनकी टिप्पणी के लिए भेजा गया । एमओपीटी, इण्डियन नेशनल शिप ओनरस एसोसिएशन (आइएनएसए) एवं मोरमुगाओं शिप्स एजेन्ट्स एसोसिएशन (एमएसएए) से प्राप्त टिप्पणियों एसडब्ल्यूपीएल ने एमओपीटी उपयोगकर्ताओं उपयोगकर्ता संघों की टिप्पणियों पर कोई टिप्पणी नहीं दी है । हमारे अनुस्मारक के बावजूद किसी दूसरे उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संस्थाओं से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है ।

7.1 प्रस्ताव की प्रारम्भिक छानबीन के आधार पर, हमारे दिनांक 04 जून 2014 के पत्र द्वारा एवं तत्पश्चात् दिनांक 12 जुलाई 2014 के अनुस्मारक द्वारा एसडब्ल्यूपीएल से 20 जून 2014 तक सूचना स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया । हमारे द्वारा उठाये गए प्रश्नों का सारांश नीचे सारणी में दिया जाता है ।

क्र.सं	हमारे द्वारा उठाये गए प्रश्न
(अ)	वित्त/कीमत विवरण
(1)	वर्ष 2013-14 पहले ही समाप्त हो चुका है। 2013-14 के अनुमान, कीमत विवरण के वास्तविक खातों में दर्शायी गयी वास्तविक स्थिति के अनुरूप अपडेट किए जा सकते हैं। वर्ष 2013-14 के लेखा परीक्षित वार्षिक खाते की एक प्रति भी भेजी जा सकती है। 2013-14 के अनुमान वास्तविक के साथ अद्यतन करने के फलस्वरूप आगे के वर्षों अर्थात् 2014-15 और 2015-16 के लिए अनुमानों की समीक्षा और संशोधन यदि आवश्यक हो, 2013-14 के वास्तविक संदर्भ के साथ किया जा सकता है।
(2)	एसडब्ल्यूपीएल के वार्षिक खाते 2010-11, 2011-12, 2012-13 और 2013-14 में सूचना से पहले, आप खर्च अवमूल्यन और विशुद्ध अधिकतम, कीमत विवरण में समायोजन से पहले के साथ तथा कुल आय, खर्च, अवमूल्यन और लाभ को पुनः तैयार कर कृपया एक विवरण प्रस्तुत करें ।
(3)	फार्म 1 में क्रम संख्या 4 के अन्तर्गत, वर्तमान और प्रस्तावित दरों की स्थिति में , धूल दमन सेवा की वर्तमान दर 2.75 प्रतिटन दर्शायी गयी है जबकि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश न. /टीएमपी/11/2011-एसडब्ल्यू पीएल दिनांक 26 जुलाई 2011 की आधार दरों में 2.15 प्रतिटन मंजूर किया है । इसको सही करने की आवश्यकता है । इस प्रकार प्रस्तावित दर, एसडब्ल्यू पीएल द्वारा प्रस्तावित 12 % बढ़ोतरी के साथ 3.07 प्रतिटन के स्थान पर 2.40 प्रतिटन आएगी । इसको भी फार्म न. 1 में सही करने की आवश्यकता है।
(4)	पूर्व समय के वास्तविक प्रदर्शन तथा अनुमान का तुलनात्मक विश्लेषण (फार्म 7) प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 की धारा 2.13 इस प्राधिकरण को, भौतिक व वित्त प्रदर्शन तथा पहले प्रशुल्क चक्र के अनुमान की समालोचना का अधिकार देती है । इस संदर्भ में, बी ओ टी प्रचालक, इस प्राधिकरण द्वारा बताये गए फार्म 7 के अनुसार आवश्यक जानकारी प्रस्तुत करें । एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि इस फार्म को पूरा भरकर तथा इसमें दी गयी टिप्पणी को ध्यान में रखते हुए प्रस्तुत करें । फार्म भरते वक्त निम्नलिखित बातों को भी ध्यान में रखा जाए ।
(i)	फार्म 7 में वास्तविकता प्रदर्शित हो तथा विशेष समायोजन को भी दिखाया जाए यदि कोई हो तथा पिछले प्रशुल्क आदेश व अनुमान करते समय तुलनात्मक रूप में किया गया है । उदाहरणतया – एमओपीटी पर सीएचएलडी लेवी के भुगतान का अनुमान विचार में नहीं लिया गया था [देखें पैरा 13 (xiii) (v) आदेश सं टीएमपी/12/2010-एसडब्ल्यूपीएल दिनांक 03 नवम्बर 2010] फार्म 7 में वास्तविकता प्रदर्शित की जाए तथा यह

	पिछले प्रशुल्क आदेश में यदि कोई समायोजन विचारित किया गया हो तो उसको पकड़ सके ।
(ii)	फार्म 7 की आवश्यकतानुसार, यदि इस प्राधिकरण द्वारा पिछले प्रशुल्क रिवीजन आदेश व वास्तविकता में यदि 20% +/(-) से ज्यादा अन्तर हो तो उसका कारण प्रस्तुत करें ।
(iii)	दिशा निर्देश सभी प्रमुख बंदरगाह न्यासों को उनके विवेक पर वाणिज्यिक विचार कर दरों को कम करने हेतु यदि वे ऐसा चाहे लचीलापन प्रदान करते हैं । ऐसी कोई कमी यदि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा की गयी हो तो उसकी मात्रा को प्रत्येक वर्ष 2010-11 से 2012-13 और 2013-14 के लिए सूचीबद्ध करें । परिणामस्वरूप प्रशुल्क की वृद्धि यातायात पर ऐसी छूट प्रदान करने का विश्लेषण मद के अनुसार करे ।
(iv)	नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश ने मौजूदा प्रशुल्क में 9.5 की कमी के रूप में प्रभावित किया । समीक्षा आदेश जुलाई 2011 ने नवम्बर 2010 से पहले प्रचालित प्रशुल्क को बहाल किया । एस डब्ल्यूपीएल को घटा हुआ प्रशुल्क नवम्बर 2010 से जुलाई 2011 के आदेश की अधसूचना जारी होने तक लागू कर देना चाहिए था । इसलिए फार्म 7 संकलन करते समय, जुलाई 2011 का आय अनुमान ठीक प्रकार से समायोजित किया जाए ताकि यह एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागू तथा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कमी के प्रभाव को आबटित समय हेतु कैप्चर कर सकें ।
5.	<p>क्षमता :-</p> <p>क्षमता का आकलन करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल ने 2008 दिशा निर्देश में निर्धारित दृष्टिकोण का पालन किया है । यद्यपि, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा निर्देशों 2008, मौजूदा टर्मिनलों के लिए लागू नहीं है, निम्नलिखित बिन्दुओं पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत क्षमता आकलन में संशोधन करने की आवश्यकता है ।</p> <p>(i) एसडब्ल्यूपीएल ने कहा कि जहाज कि प्रतिदिन कार्गो (कोयला) उतारने की आउटपुट दिशानिर्देशों 2008 में निर्धारित हैं जो केपेक्स पोत के लिए 45000 टन प्रतिदिन और पेनमेक्स पोत के लिए 35000 टन प्रतिदिन है । हालांकि, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा संकेतिक आउटपुट मानदंड कोल टर्मिनल 2008 दिशा-निर्देशों के 50000 प्रतिदिन और 35000 टन प्रतिदिन पोत श्रेणियों के लिए निर्धारित मानदंडों से मेल नहीं खाते हैं ।</p> <p>(ii) औसत निर्वहन दर और औसत लदान दर पेनमेक्स हैडिमेंक्स द्वारा प्रत्येक वस्तुओं के लिए पिछले तीन वर्षों के लिए प्रस्तुत किया जाए । मोबाइल संचालक, मोबाइल उपकरण, ले जाने की प्रणाली में उनन्यन इत्यादि को ध्यान में रखते हुए अगले तीन वर्षों का उत्पादकता स्तर का अनुमान, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित इंगित किया जाए ।</p> <p>(iii) बर्थ न. 5ए और 6ए जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विभिन्न कार्गो जैसे कोल/कोड, लाइम स्टोन, स्टील उत्पाद इत्यादि हेतु प्रचालित है । प्रहस्तन दर, कार्गो के प्रकार और पोत के आकार के आधार पर अलग-अलग होंगे । घाट की उच्चतम क्षमता के मूल्यांकन का संशोधन इन पोत के पैरामीटर तथा विभिन्न कार्गो की उत्पादकता समझने के लिए किया जा सकता है ।</p> <p>(iv) पिछले संशोधन के दौरान, एसडब्ल्यूपीएल ने एक प्रश्न के उत्तर में कहा था कि यह 5 टन प्रति वर्ग मीटर का ढेर लगाकर 26 अनुपात का टर्न ओवर प्राप्त कर सकते हैं । इसके विरुद्ध एसडब्ल्यूपीएल ने अब ढेरी कारक 15 टन प्रति वर्ग मीटर और 18 अनुपात का टर्न ओवर माना है । वास्तविक औसत ढेरी कारक और पिछले तीन वर्षों में प्राप्त टर्न ओवर के साथ-साथ इन मानकों में सुधार जो गतिशील वैगन लोडर की स्थापना से आशान्वित था (वर्तमान प्रस्ताव के अनुसार मार्च 2014 में स्थापित होना था) तथा अन्य निकासी सुविधाओं को इंगित करें । यार्ड की उच्चतम क्षमता का पुनः मूल्यांकन मापदण्ड, जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्राप्त उन्नत, प्राप्त योग्य मापदंडों को, ढेरी लगाने तथा टर्न ओवर के संदर्भ में पकड़ सके ।</p> <p>(v) एसडब्ल्यूपीएल यार्ड और घाटों की उच्चतम क्षमता को उपर्युक्त कथन तथा पिछले उच्चतम क्षमता समीक्षा, नवम्बर 2010 के शुल्क आदेश के पैरा 13 (vii) में दिये गए अंतराल को ध्यान में रखकर समीक्षा कर सकता है ।</p>
6.	ट्रेफिक प्रक्षेपण फार्म 2 ए
(i)	वित्तीय वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक का कोल ट्रेफिक क्रमशः 6 मिलियन टन, 6.25 मिलियन टन और 6.50 मिलियन टन प्रक्षेपित था जबकि वास्तविक वोल्यूम, जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया था 6.75 मिलियन टन, 2012-13 में था । वित्तीय वर्ष 2013-14 और 2014-15 में स्टील उत्पादों के ट्रेफिक का प्रक्षेपण 0.52 मिलियन टन तथा 0.77 मिलियन टन था जो 2012-13 में प्रहस्तित किए गए 0.81 मिलियन टन से 35 प्रतिशत और 5 प्रतिशत कम पाया गया । एसडब्ल्यूपीएल ने 5 मिलियन टन की वार्षिक गारन्टेड थ्रूपुट के विरुद्ध 5.8 एमटी, 6.48 एमटी और 7.56 एमटी क्रमशः 2010-11 से 2012-13 में किया, जबकि सम्बन्धित वर्षों के लिए प्रक्षेपण 4.35 एम टी, 4.65 एम टी और 5.25 एमटी था । यह कार्गो की भौतिक उपलब्धता /सम्भावना को दर्शाता है । एमओपीटी पर नये कोल टर्मिनल का प्रारम्भ केवल एमओपीटी पर कार्गो की उपलब्धता को सिद्ध करता है । ट्रेफिक अनुमान के कम स्तर के लिए, नये कोल बर्थ के प्रारम्भ के कारण रैक की घटी उपलब्धता है । तथापि एमओपीटी ने अपने पत्र न. एफए/कोस्ट/112/2013/19 दिनांक 27 जून 2013, जिसकी एक कापी हमारे 03 जुलाई 2013 के कवर पत्र द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को अग्रेषित किया गया था , इसमें एमओपीटी द्वारा उठाये गए कदमों तथा रेलवे द्वारा रैक की उपलब्धता तथा रेलवे लाइन बढ़ाने के प्रयासों को सूचीबद्ध किया गया । इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा ट्रेफिक अनुमान की समीक्षा अनिवार्य हो जाती है । वास्तविक प्रहस्तित ट्रेफिक को कीमत विवरण में तथा ट्रेफिक अनुमान को आने वाले 2014-2015 से 2015-16 में अद्यतन करें, समीक्षा करें तथा संशोधित करें ।

(ii)	एसडब्ल्यूपीएल वास्तविक प्रहस्तित ट्रैफिक को एसडब्ल्यूपीएल के दिनांक 30 अप्रैल 2013 के प्रस्ताव में पैरा न. 2 वर्तमान स्थिति पैरा 4 मुख्य बातों में दिखाया है जो वित्तीय वर्ष 2010-11 और 2012-13 के लिए क्रमशः 5.80 एमटी तथा 7.76 एमटी है । इसमें तथा फार्म 2ए में बताये गए 5.84 एमटी और 7.56 एम सम्बन्धित वर्षों हेतु में अन्तर है । कृपया सही ट्रैफिक चित्र इंगित करें कि कीमत विवरण सही स्थिति दिखायें ।
(iii)	एसडब्ल्यूपीएल ने अपने प्रस्ताव के पैरा 3 में कहा कि बर्थ न. 7 पर नये विकसित टर्मिनल का संचालन प्रारम्भ होने वाला है, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल के लिए भूत में प्रहस्तित किए गए कार्गो वोल्यूम के लक्ष्य को प्राप्त करना मुश्किल होगा । आगे रैक की उपलब्धता भी दोनों टर्मिनल संचालकों द्वारा साझा की जाएगी तथा यह भी भूत में किए गए प्रहस्तित कार्गो लक्ष्य को प्राप्त करने में मुश्किल पैदा करेगी । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्ताव के पैरा तीन में व्यक्त ट्रैफिक बढ़ोत्तरी में भविष्य की बाधाओं के सम्बन्ध में निम्नलिखित बिन्दु उल्लेखनीय है :
	<p>(क) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचनाओं के आधार पर, बर्थ न. 7 के वी ओटी संचालक, जून 2014 में प्रचालन शुरू करने वाले हैं । कोल ट्रैफिक के 2013-2014 में 6 मिलियन टन की कमी के प्रोजेक्शन को पुनः अवलोकित करने की आवश्यकता है । जैसे कि 2013-2014 बीत चुका है , 2013-14 के ट्रैफिक चित्रण को वास्तविक ट्रैफिक के साथ अद्यतन करने की आवश्यकता है ।</p> <p>(ख) बर्थ न. 7 पर, नई बीओटी संचालक से 4 परित संख्या में रैक की अनुपलब्धता के बारे में, एसडब्ल्यूपीएलकी चिन्ता के सम्बन्ध में एमओपीटी ने अपने पत्र संख्या एमएफ/कोस्ट/112/2013/19 दिनांक 25 जून 2013 में एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव पर टिप्पणी करते वक्त विशेष रूप से कहा था कि इसने इस विषय को रेलवे प्राधिकरण के साथ उठाया है तथा रेलवे प्राधिकरण ट्रैफिक को बढ़ाने के लिए रेलवे लाइन को दोगुणा कर रहे हैं तथा कार्य पहले से प्रगति पर है । एमओपीटी ने यह भी कहा कि दक्षिण पश्चिम रेलवे द्वारा कुल्लम और वास्कोडिगामा के मध्य यार्ड विस्तार का काम अतिरिक्त रेल लाइन बिछाकर किया जा रहा है जो खाली रैक की सप्लाई को उन्नत करेगा । आगे, पोर्ट ने यार्ड क्षमता को बढ़ाने के लिए आर एण्ड डी यार्ड पर विस्तार कार्य को लिया है जिससे अधिक खाली रैक उपलब्ध होंगे तथा उच्च थ्रूपुट प्राप्त होगी । एमओपीटी द्वारा किए गए उपरोक्त प्रस्तुतियों को देखते हुए एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि वर्ष 2014-2015 और 2015-16 के लिए ट्रैफिक अनुमान की समीक्षा करें तथा यथार्थवादी स्तर पर, आशान्वित ट्रैफिक विकास को ध्यान में रखें ।</p>
(iv)	पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान एसडब्ल्यूपीएल ने इंगित किया था कि गतिशील वैगन लोडिंग 2011-12 के अन्तिम दूसरे भाग में स्थापित हो जायेगी । आदेश के पैरा 13 (xxi) (सी) में वर्णित कारणों के लिए, गतिशील वैगन लोडिंग से सम्बन्धित केपेक्स को वर्ष 2012-13 में ध्यान में लाया गया । एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान प्रस्ताव का पैरा 7.3, जबकि कहता है कि गतिशील वैगन लोडिंग सिस्टम की स्थापना मार्च 2014 तक पूरी होगी । कृपया सुनिश्चित करें कि क्या यह सुविधा स्थापना के उसी महीने में स्थापित हो चुकी है । एसडब्ल्यूपीएल इस सुविधा द्वारा अतिरिक्त संभावित ट्रैफिक प्रहस्तन / संभावित प्रहस्तन प्रत्येक वर्ष हेतु, अन्य मोबाइल हैडलिंग उपकरणों जैसे मोबाइल प्रहस्तन, सतत जहाज अनलोडर्स देने वाले उपकरणों का विकास इत्यादि पर 2013-14 से 2015-16 के बीच पूंजी व्यय को इंगित करें । यह भी दिखाएं और निश्चित करें कि ये अतिरिक्त ट्रैफिक, ट्रैफिक प्रोजेक्शन में से है ।
(v)	एसडब्ल्यूपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 03 नवम्बर 2010 के पैरा 13 (viii) और आदेश न. टीएएमपी/19/2006-एसडब्ल्यूपीएल दिनांक 29 दिसम्बर 2006 के पैरा 11(ii) में, एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी दोनों छोटे प्रयोगकर्ताओं की मांग के लिए सहमत थी तथा सड़क पहुँच के साथ-साथ, अन्य संचालन व्यवस्था बनाने को कहा था जैसा कि 2010 के आदेश के कथित पैरा में लिखा है, तथा कुछ प्रयोगकर्ताओं ने रिट याचिका दायर की है, माननीय हाईकोर्ट बाम्बे ने शिपिंग मंत्रालय को निर्देशित किया था कि कोल प्रहस्तन पर निर्णय ले । इस संदर्भ में उस समय के सक्स्ट्री (शिपिंग) के साथ गोष्ठी के दौरान एसडब्ल्यूपीएल सड़क मोड को मानने के लिए तब तैयार हुआ था यदि एमओपीटी बर्थ न. 7 के पीछे 10,000 वर्ग मीटर स्थान कार्गो संग्रहण हेतु उपलब्ध करा दें । सक्स्ट्री (शिपिंग) के आदेश संख्या पीडी/13011/1/2005-एमओपीटी दिनांक 15 दिसम्बर 2005 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के प्रचान सम्बन्धित भाग पैरा 13(viii) में कहा गया है । एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि इस विषय के आगे विकास की स्थिति सूचित करें तथा एमओपीटी द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को अतिरिक्त भूमि यदि दी गयी हो तो बताये तथा एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सड़क मार्ग से निकासी के विकास हेतु किए गए उपाय भी बताएं ।
(vi)	पोतों की संख्या 2013-12 में 147 से 2013-14 में घटाकर 131 का अनुमान लगाने को स्पष्ट करें । 2013-14 में वास्तविक प्रहस्तित जहाजों की संख्या स्पष्ट करें । एसडब्ल्यूपीएल यदि आवश्यकता हो तो, 2014-2015 और 2015-16 के प्रोजेक्ट किए गए पोत यातायात का पुनरावलोकन, 2013-14 के वास्तविक पोत यातायात को ध्यान में रखकर करें ।
(vii)	एसडब्ल्यूपीएल की कोल प्रशुल्क के लिए निर्धारित वर्तमान आधार में (तापीय कोल के अलावा सभी के लिए) मेटोलर्जिकल कोक, लाइम स्टोन, लोह अयस्क पीलेट, धातु उत्पाद/ स्टील क्वायल/स्लैब तथा अन्य वल्क कार्गो को निर्धारित दर में नहीं दिखाया गया है । फार्म 2ए में, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात संख्या केवल कोल और स्टील यातायात के अनुमान को दिखाती है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2010-11 से 2013-14 तक अन्य कार्गो के यातायात का वास्तविक यातायात प्रहस्तन को भविष्य के यातायात अनुमान में शामिल किया जाए ।

(viii)	2012-13 का ट्रैफिक जो एक्शल फाइल की शीट न. 2 में 7.76 मिलियन टन दिखाया गया है फार्म 2ए में दिखाये गए आंकड़े 7.56 मिलियन टन से मेल नहीं खाता है । सही स्थिति को इंगित करे तथा कीमत विवरण में दिखाएं ।
7	आय प्रक्षेपण (प्रपत्र 2 वी)
(i)	इससे पहले वर्णित कारणों के कारण, 2013-14 के सभी आय अनुमानों को वास्तविकता के साथ अद्यतन किया जाना चाहिए तथा इसके परिणामस्वरूप वर्ष 2014-15 और 2015-16 के अनुमानों को भी, यदि आवश्यक हो तो संशोधित किया जाना चाहिए ।
(ii)	आय अनुमान की समीक्षा के हमारे प्रेक्षण को देखते हुए ट्रैफिक अनुमान की समीक्षा व संशोधन किया जाना चाहिए ।
(iii)	वर्ष किराये से आय का अनुमान 6286 लाख से कम जो वास्तविक 2012-13 में था । 2013-2014 में 4268 लाख (-32%), 2014-2015 में 4597 लाख (-27%), तथा 2015-16 में 4929 (-22%), 2012-13 की तुलना में था । इस संबंध में निम्न बिन्दुओं को स्पष्ट करें । (क) बर्थ किराया आय में वर्ष 2013-14 में अनुमानित कमी 32% जो पोत ट्रैफिक में अनुमानित 10% कमी के अनुरूप नहीं है । कृपया बर्थ किराया आय के साथ-साथ पोर्ट ट्रैफिक में इन वैगन के जिम्मेदार कारणों को समझाएं। जैसा कि पहले कहा गया है किसी भी मामले में, बर्थ के किराये की आय का अनुमान 2013-14 के वास्तविक आय जो अंकेक्षित वार्षिक खातानुसार हो के साथ अद्यतन किया जाए । (ख) कृपया वर्ष 2014-15 में बर्थ किराया आय के घटे स्तर के अनुमान 4597 लाख पोत ट्रैफिक संख्या 147 जबकि, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2012-13 में समान पोत संख्या 147 के लिए आय 6286 रिपोर्ट की गयी, के कारण स्पष्ट करें । (ग) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष किराया दर आकलन हेतु विनिमय दर 1 अमेरीकी डालर=53 रु. माना जाता है । वर्ष 2013-14 के लिए औसत विनिमय दर एक अमेरीकी डालर=60.50 रु. वर्ष 2013-14 के लिए बर्थ किराये से अनुमानित आय वास्तविक आय से सम्बन्धित अंकेक्षित खातों 2013-14 से अद्यतन की जाये । बाद के वर्षों के लिए जैसे 2014-15 और 2015-16, बर्थ किराये से राजस्व का अनुमान वर्तमान विनिमय दरों को पकड़ने के लिए संशोधित किया जाना चाहिए । (घ) उपयुक्त प्रेक्षणों को देखते हुए बर्थ किराये की आय की समीक्षा की जानी चाहिए ।
(iv)	लागत राजस्व आकलन करने से संबंधित, कीमत विवरण में प्रयुक्त विधि की साफ्ट कापी की जाँच करने पर यह पाया गया कि लाइम स्टोन के लिए घाट, प्रशुल्क को 30 रु. प्रति टन के हिसाब से आकलित किया गया जबकि एसडब्ल्यूपीएल की वर्तमान आधार दरों में यह 10 रु प्रति टन निर्धारित है । वर्तमान कीमत विवरण में, सम्भवतः यह कोई प्रभाव नहीं डालेगा क्योंकि शून्य ट्रैफिक को इस कार्गो में नहीं माना गया है । तथापि एसडब्ल्यूपीएल, लाइम स्टोन से अनुमानित राजस्व अनुमान से सम्बन्धित लाइम स्टोन की वर्तमान घाट दर को सही करें ।
(v)	(क) 2011-12 में 577 लाख तथा 2012-13 में 180 लाख, कोल संग्रह में सीधी कमी, जबकि 2012-13 में पिछले वर्ष की तुलना में 15.78 प्रतिशत कोल ट्रैफिक अधिक प्राप्त किया गया । इसके कारणों को स्पष्ट करें तथा न्यायोचित ठहराएं । (ख) कोल संग्रह की आय का अनुमान 2013-14 से 2015-16 तक प्रत्येक वर्ष 100 लाख समान रूप से करने के लिए आधार व कारण, पिछले वर्षों की प्राप्त आय को ध्यान में रखते हुए करें । (ग) एसडब्ल्यूपीएल ने 2010-11 और 2012-13 के साथ 2013-14 से 2015-16 के अनुमान में स्टील उत्पादों, अन्य/लाइम स्टोन संग्रह आय को शून्य दिखाया है। कृपया सुनिश्चित करें कि क्या यह सही है ?
(vi)	एसडब्ल्यूपीएल फार्म 2 व दिखाता है कि कार्गो प्रहस्तित राजस्व प्राप्तियां अन्य कार्गो / लाइम स्टोन से, 2010-11 से 2012-13 तक क्रमशः 188 लाख, 105 लाख तथा 470 लाख है । 2013-14 से 2015-16 तक, अन्य कार्गो / लाइम स्टोन हेतु शून्य ट्रैफिक शून्य आय, अनुमानित करने का कारण स्पष्ट करें ।
(vii)	एसडब्ल्यूपीएल के वार्षिक खातों में, संचालन से, धारा 16 के तहत 31 मार्च 2012 को समाप्त वर्ष में सकल राजस्व रिपोर्ट किया गया । इसमें सर्विस टैक्स शामिल नहीं है तथा शुद्ध राजस्व वार्षिक खातों में रिपोर्ट किया गया है जिसका 2011-12 और 2012-13 में संचालन कीमत माना गया है । इस सम्बन्ध में निम्न बिन्दुओं को सुनिश्चित करें/ स्पष्ट करें तथा समझाएं :- (क) कृपया पुष्टि करें कि क्या सकल राजस्व के अन्तर्गत टैक्स वसूली के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया उपचार इस संबंध में लेखांकन उपचार की लाइन में है । मुख्य पत्तन न्यास से यह समझा जाता है कि सर्विस देय/पुनर्प्राप्ति अलग-अलग खाते में बनाये रखा जाता है तथा यह राजस्व या व्यय का हिस्सा नहीं है । (ख) एसडब्ल्यूपीएल ने, सर्विस टैक्स वसूली सकल राजस्व में उसी समय समायोजित किया है । कोई ऐसा समायोजन आऊटसोर्सिंग सेवाओं इत्यादि पर व्यय की सेवाओं में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा नहीं किया गया है । कृपया स्पष्ट करें कि क्या वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए वार्षिक खातों वास्तविक संचालन व्यय की रिपोर्ट और सर्विस टैक्स घटक (वास्तविक दिखाये) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए भुगतान में शामिल नहीं हैं । यदि नहीं तो

	सर्विस टैक्स घटक पर व्यय का भुगतान प्रत्येक वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए अलग से इंगित करें । इसको उपर्युक्त प्रेक्षण (vii) (ए) में बयान आलोक से अलग रखने की आवश्यकता है ।
	(ग) कृपया पुष्टि और प्रमाणित करें कि 2011-12 से 2013-14 की आय और व्यय के साथ-साथ 2014-15 और 2015-16 के अनुमान जो कीमत विवरण में सूचित है , सर्विस टैक्स दोनों ही घटकों, आय पक्ष तथा व्यय पक्ष में शामिल नहीं है ।
(viii)	वर्तमान आधार दर पोत पर पानी सप्लाई के प्रशुल्क को निर्धारित करती है । 2010-11 से 2012-13 की वास्तविक आय के साथ-साथ 2013-14 से 2014-15 का अनुमान, इस मद में किसी प्रशुल्क पर विचार नहीं करता । इसलिए कारण समझायें । यदि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा ऐसी कोई सेवा प्रदान नहीं की गयी तब प्रशुल्क दरों के आधार दर में विहित इस मद की प्रासंगिकता को न्यायोचित ठहराये ।
(ix)	(क) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें केवल उच्चतम सीमा है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2010-11 से 2012-13 और 2012-13 और 2013-14 के दौरान उच्चतम सीमा में दी गयी छूट, यदि कोई हो तो उसे इंगित करें । ऐसी छूट के राजस्व प्रभाव की मात्रा भी निर्धारित होना चाहिए ।
	(ख) कृपया इसकी पुष्टि करें कि 2013-14 से 2015-16 के आय के अनुमान एसडब्ल्यूपीएल के आधार दरों पर आधारित है । इसकी पुष्टि करें कि आय का अनुमान, प्रशुल्क छूट /कमी यदि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2011-12 से 2012-13 और 2013-14 में लचीलेपन के आधार पर जो पत्तनन्यास /वीओटी प्रचालक को उपलब्ध है से प्रभावित नहीं है ।
	(ग) वर्तमान आधार दरों को प्रयोग में लेते हुए तथा 2010-11 से 2013-14 वर्ष में वास्तविक प्रहस्तित कार्गो को ध्यान में लेते हुए, वर्णित वर्षों के लिए वर्षानुसार कार्य के साथ प्रस्तुत किया जाए ।
	(घ) जैसा कि इस प्राधिकरण द्वारा नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 13(ix)(ए) में निर्धारित किया है कि 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित बर्थ किराये की आय जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत 2007-08 से 2009-10 के पोत परिमाण पर आधारित थी, को 2010-11 से 2012-13 के वास्तविक परिमाण के संदर्भ में सत्यापित करने की आवश्यकता है । इस संदर्भ में, एसडब्ल्यूपीएल, वर्षानुसार, औसत जीआरटी का विवरण , पार्सल साइज (पोत का) और 2010-11 से 2012-13 तक प्राप्त उत्पादकता को प्रस्तुत करे ।
8.	संचालन कीमत
(i)	प्रशुल्क दिशा निर्देश 2005 के खण्ड 2.5.2 के संदर्भ में, व्यय प्रोजेक्शन गति, थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू पी आई) जो सभी वस्तुओं के लिए भारत सरकार द्वारा घोषित की जाती है के साथ मूल्य अस्थिरता के लिए समायोजित ट्रेडिफिक के साथ लाइन में होना चाहिए । सभी वस्तुओं के प्रशुल्क मामलों के डब्ल्यू पी आई, वर्ष 2014-15 में इस प्राधिकरण द्वारा निश्चित किया जायेगा और समयानुसार सभी प्रमुख मुख्य पोर्ट न्यासों, की ओटी प्रचालकों एसडब्ल्यूपीएल के समेत सभी को सूचित किया जायेगा । इसलिए लागत अनुमान में वार्षिक वृद्धि तदानुसार संशोधित किया जाना चाहिए ।
(ii)	कार्गो प्रहस्तन व्यय :- (क) एसडब्ल्यूपीएल का प्रस्ताव कहता है कि कार्गो प्रहस्तन व्यय (लेबर सहित) निम्नलिखित को शामिल करता है, सीधी लेबर, जहाज से उतार के लिए, मशीनीकृत प्रहस्तन व्यवस्था संचालन हेतु, रखाव हेतु, डिब्बों में कार्गो लदान हेतु तथा विभिन्न कार्गो प्रहस्तन वाले ठेकेदारों को दिये जाने वाला धन । इसी तरह, रख-रखाव श्रम कीमत जो पुर्जा के प्रतिस्थान हेतु ल्यूब्स व मशीनरी का तेल भी आउटसोर्स कर रहे है । कृपया आकलन का औचित्य स्थापित करने के लिए, आउटसोर्सिंग एजेंसी /एजेंसीयों के साथ किए गए अनुबंध की प्रति प्रस्तुत करें तथा साथ में रखरखाव कीमत प्रत्येक अनुबंध की वैधता आदि अवधि भी इंगित करता हो । कृपया इसकी पुष्टि करें कि क्या संबंधित सेवा प्रदाता प्रतिस्पर्धात्मक बोली के साथ रखे गए । ऐसा लेन देन आवश्यक दस्तावेज के साथ हो ।
	(ख) कृपया, कार्गो प्रहस्तन के व्यय का विस्तृत संगणन, अपनायी गयी दर तथा अनुबंध में इकाई दर और टैफिक प्रेक्षण का विवरण इस मद में 2013-14 से 2015-16 तक, व्यय को न्यायोचित ठहराने हेतु दे ।
	(ग) प्रपत्र 3 बी से पता चलाता है कि कार्गो प्रहस्तन व्यय एमओपीटी को भुगतान और भुगतान योग्य में सीएचएलडी लेवी पिछली अवधि 2010-11 से 2012-13 के साथ-साथ अनुमानित 2013-14 से 2014-15 में समाहित है । सामान्य संशोधन आदेश दिनांक 03 नवम्बर 2010 का पैरा 13 (iii) कहता है कि एसडब्ल्यूपीएल ने सीएचएलडी लेवी के भुगतान में, अनुबंध में न होने की बात कह एमओपीटी से विवाद किया । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भुगतान कथित तौर पर विरोध करते हुए किया गया था । मामले को मध्यस्थता के लिए भेजा गया था तथा अंतिम टैरिफ संशोधन के दौरान मामला लंबित था । उक्त क्रम में समझायें कारणों की वजह से इस प्राधिकरण ने इस व्यय को टैरिफ निर्धारण में करने की अनुमति नहीं दी थी । एसडब्ल्यूपीएल तथा एमओपीटी के मामले को मध्यस्थता को भेजा गया था, उसकी स्थिति तथा मध्यस्थ के निर्णय की कापी प्रस्तुत करें । (यदि कोई हो) यदि विवाद अभी भी सुलझा नहीं है, तब इस खर्च को पिछले कीमत विवरण के अनुसार अलग ही रखें ।
	(घ) एसडब्ल्यूपीएल के अनुसार, रख-रखाव श्रामिकों को आउटसोर्स किया गया जबकि प्रपत्र 3बी के अनुसार, रखरखाव श्रामिकों पर व्यय शून्य है । कृपया, स्थिति साफ करें कि किस मद के तहत, रखरखाव श्रामिकों की लागत को वार्षिक खातों तथा कीमत विवरण में दिखाया गया है ।

	(ड.) 2013-14 से 2015-16 तक, रखरखाव श्रामिक व्यय का अनुमान क्रमशः 168 लाख, 245 लाख और 284 लाख है, अनुमानित टैरिफ से संबंधित कॉलम में वर्तमान टैरिफ स्तर में शून्य अनुमानित किया गया है। ऐसा लगता है कुछ टंकण त्रुटि है। एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि मामले की जाँच करें।
9.	उपकरण प्रचालन लागत
(i)	उर्जा लागत : दिनांक 03 नवम्बर 2010 के टैरिफ आर्डर के लिए संबंधित कार्यवाही के दौरान एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया था कि 2011-12 में नये उपकरण कमीशन होते वक्त उर्जा खपत सामान्य होगी। तथापि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रति वर्ष 2013-2014 और 2014-15 में 0.89 यूनिट से 2015-16 में 0.95 यूनिट प्रतिटन अनुमानित किया है। इसलिए अनुमानित विद्युत व्यय को उचित ठहराये। आगे प्रति यूनिट दर जो 2013-14 में ली गयी थी, चार महीने के पिछले बिल के साथ उसकी पुष्टि करें।
(ii)	ईंधन लागत : (क) 2011-12 व 2012-13 के प्रतिवर्ष में दिखायी गयी ईंधन 0.13 प्रति टन ईंधन की खपत अचानक ही 2013-14, 2014-15 में 0.03 यूनिट प्रति टन 2015 में 0.04 यूनिट कम अनुमानित किया गया है। (ख) ईंधन के लिए यूनिट दर वर्ष 2012-13 में 46 प्रति लीटर से वर्ष 2013-14 में अनुमानित रु. 60.15 प्रति लीटर भारी वृद्धि दर्शाता है। वर्ष 2013-14 में मानी गयी ईंधन की प्रति यूनिट दर की पुष्टि पिछले चार महीनों के बिलों की प्रतियों द्वारा की जाय।
(iii)	मरम्मत और रखरखाव लागत : (क) विगत प्रशुल्क संसोधन के दौरान वर्ष 2010-11 व 2013-13 के लिए क्रमशः मरम्मत और रखरखाव लागत रु. 392 लाख, रु. 408 लाख व 548 लाख थी। इसकी अपेक्षा लागत विवरण में दिखाये गए। वास्तविक मरम्मत व रखरखाव लागत; प्रयुक्त भंडारण मिलाकर इसी अवधि के लिए 447 लाख, रु. 713 लाख व रु. 887 लाख है वास्तविक मरम्मत व रखरखाव व्यय विगत प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों की तुलना में 14%, 75% व 62% की वृद्धि दर्शाता है। वास्तविक मरम्मत व रखरखाव लागत में भारी वृद्धि के कारणों की व्याख्या करें। (ख) मरम्मत व रखरखाव लागत सिविल संपत्तियों के सकल ब्लॉक पर 1.5 % व मैकेनिकल संपत्तियों के सकल ब्लॉक पर 3% अनुमानित बताई गई है। बताये गए प्रतिशत को लागू करते हुए मरम्मत व रखरखाव लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा इसी अवधि के लिए माने गए रु. 1131 लाख, रु. 1364 लाख व रु. 1511 लाख की तुलना में वर्ष 2013-14 में रु 544.9 लाख, वर्ष 2014-15 में रु 799.92 लाख व वर्ष 2015-16 में रु. 928.87 लाख उठरती है, एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि वह इस बेमेल की व्याख्या करें कृपया इस संबंध में विस्तृत काम कर प्रस्तुत करें। (ग) उपरोक्त स्थिति के होते हुए भी वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमान के साथ एसडब्ल्यूपीएल ने सिविल संपत्तियों के लिए 1.5 प्रतिशत व मैकेनिकल संपत्तियों के लिए 3 प्रतिशत लागत का अनुमान लगा चुकी है। इस प्राधिकरण ने नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश के पैरा संख्या 13(X) में कहे गए कारणों द्वारा दृष्टिकोण को अस्वीकृत कर दिया है। इस संबंध में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया है। इस प्राधिकरण के निर्णय पर पुनर्विचार हेतु अनुरोध भी दिनांक 26 जुलाई 2011 के समीक्षा आदेश द्वारा इस प्राधिकरण ने अस्वीकृत कह दिया है। इसलिए एसडब्ल्यूपीएल को संबंधित पिछले वर्षों के अनुमानित / वास्तविक मरम्मत व रखरखाव लागत पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 में अनुमानित 27.5 प्रतिशत, 20.6 प्रतिशत व 10.7 प्रतिशत की भारी वृद्धि को उचित ठहराना होगा चूँकि वर्ष 2013-14 पूर्ण रूप से खत्म हो चुका है। मरम्मत व रखरखाव के अनुमान खर्चे वास्तविक खर्चों के साथ हमारे दूसरे मदों के प्रेक्षण के साथ में उत्पन्नित किए जाते हैं। (घ) वर्ष 2014-15 व 2015-16 में अनुमानित मरम्मत के रखरखाव लागत को वर्ष 2012-13 व 2013-14 में वास्तविक व्यय के संबंध में उचित ठहराया जाना चाहिए। यह भी पुष्टि करें कि तत्काल पिछले वर्ष के वास्तविक व्यय में उसे अगर कोई एक बारगी मरम्मत व रखरखाव लागत दिखाई गयी है। वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए व्यय अनुमान लगाते समय अपवर्जित किया है। (ड.) मरम्मत व रखरखाव लागत के अनुमान से संबंधित फार्म 3 बी के अन्तर्गत क्रम संख्या ए(III) सी बताता है कि मजदूर भाग अपवर्जित किया जाता है। जैसा कि यह साफ नहीं है इसकी विस्तारपूर्वक जानकारी दी जाये।
10.	रखरखाव निकर्षण :
(i)	कृपया स्पष्ट करें कि पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 3 में बताए गए निकर्षण की मात्रा के संबंध में एसडब्ल्यूपीएल व एमओपीटी के बीच विवाद जिसे मध्यस्थ के पास भेजा था सुलझाया गया है कि नहीं, अगर विवाद सुलझाया गया है कि इस संबंध में मध्यस्थ के निर्णय को उसकी एक प्रति के साथ बताएं।
(ii)	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए नवम्बर 2011 के प्रशुल्क आदेश में विचार की गई निकर्षण रखरखाव लागत का अनुमान व इन्हीं वर्षों में एमओपीटी को दिया गया वास्तविक निकर्षण रखरखाव लागत का विवरण दिया जाय इस संबंध में यह ध्यान दिया जाय कि अगर वास्तविक लागत अनुमानित लागत से कम है तो अतिरिक्त अनुमान विगत नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश में बतायी गई शर्तों के अनुसार निपटाई जायेगी।

(iii)	एमओपीटी से वर्ष 2011-12 व 2012-13 के लिए प्राप्त बिल की अपेक्षा प्रस्ताव बताता है कि एसडब्ल्यूपीएल ने रु. 315 लाख का रखरखाव निकर्षण (वर्ष 2012-13) का प्रावधान किया है । कृपया इस बात की पुष्टि करें कि निकर्षण रखरखाव के लिए बनाये गए प्रावधान संबंधित भुगतान एसडब्ल्यूपीएल ने एमओपीटी को दिया है या नहीं वर्ष 2011-12 व 2012-2013 के लिए एमओपीटी द्वारा निर्गमित बिल व वर्ष 2012-13 में भुगतान की मात्रा की प्रतियों भेजे ।
(iv)	रखरखाव निकर्षण रखरखाव लागत 250 लाख रुपए सालाना का वर्ष 2013-14 से 2015-16 के आकलन के आधार का, विशेष रूप से जब एमओपीटी द्वारा 315 लाख रुपए, दो साल का 2011-12 और 2012-13 के लिए, बिल उठाया के औचित्य को साबित करें ।
(v)	एमओपीटी वर्ष 2013-14 के लिए भुगतान की गई वास्तविक निकर्षण रखरखाव लागत के साथ लागत विवरण अपडेट किया जाना चाहिए । कृपया एमओपीटी से प्राप्त बिल की इस संबंध में आकड़ों की पुष्टि के लिए भेजें ।
11.	पट्टा किराया :-
(i)	कृपया यह पुष्टि करें कि पट्टे किराया का आकलन लाइसेंस समझौते की शर्तों के अनुसार है ।
(ii)	इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/8/2012-एमओपीटी दिनांक 02 मई 2012 द्वारा मोरमुगाओ पत्तन न्यास के भूसंपत्ति किराये संशोधन हेतु एम आदेश पारित किया है । तत्पश्चात् एमओपीटी द्वारा उत्तम आदेश की समीक्षा के लिए दायर प्रार्थना पत्र के आधार पर इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/8/2012-एमओपीटी दिनांक 08 अगस्त 2012 द्वारा मोरमुगाओ पत्तन व हैडलैण्ड सादा के दिनांक 02 मई 2012 के अपने पहले के आदेश द्वारा निर्धारित किराया रकम समीक्षा एवं संशोधन की है । कृपया पुष्टि करें कि पट्टा किराया के अनुमान के लिए मानी गई यूनिट दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर और लाइसेंस समझौते के अनुसार है । एमओपीटी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराये की सारिणी से अंगीकार पट्टा किराया की यूनिट दर का संदर्भ भी दें ।
12.	बीमा :-
(i)	वर्ष 2013-14 के लिए किए गए उचित बीमा रक्षण की एक प्रति वर्ष 2013-14 के लिए लागत विवरण में विचार किए गए आकड़ों को उचित ठहराने के लिए प्रस्तुत करें ।
(ii)	एसडब्ल्यूपीएल वर्ष 2010-11 में बीमा पर किए गए रु. 136 लाख का व्यय 2011-12 में रु. 133 लाख व 2012-13 में 132 लाख घट चुका है । हालांकि इस अवधि में रु 142 लाख व रु. 4777 लाख के सकल ब्लॉक में वृद्धि हुई है । इस संदर्भ में 2013-14 से 2015-16 के दौरान बीमा लागत में वृद्धि के अनुमान के कारणों को उचित ठहराये ।
(iii)	कृपया वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए बीमा लागत का अनुमान लगाने का आधार विस्तृत व्यवर्हाय के साथ दें व पिछले वास्तविक खर्चें संदर्भ में इसे उचित ठहराये ।
13.	अन्य खर्च :-
	फार्म 3 बी प्रतिवर्ष रु 6 लाख से रु 7 लाख की सीमा में सीमा शुल्क एमओटी कर के अन्तर्गत व्यय दिखाता है । यह देखा गया है कि यह खर्चा समेकित सूची सारिणी में नहीं माना जाता है । कृपया स्वरूप और अनुमानों में इस खर्च को न मानने की व्याख्या के कारणों की व्याख्या करें ।
14.	प्रबंधन एवं प्रशासनिक खर्च :-
(i)	वर्ष 2011-12 में रु 796 लाख से वर्ष 2012-13 में रु 1336 लाख की वास्तविक प्रबंधन एवं प्रशासनिक खर्चों में 68 प्रतिशत की वृद्धि के कारणों की व्याख्या करें । अगर तीव्र वृद्धि इस मद के अंतर्गत किसी एक बारगी खर्च के कारण है तो उसे भविष्य में इस खर्च का अनुमान समय अपवर्जित किया जाए । इस संदर्भ में पुष्टीकरण प्रस्तुत किया जाए ।
(ii)	वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित प्रबंधन एवं प्रशासनिक खर्च को जैसा कि पहले कहा गया है । वास्तविक खर्चों के साथ उत्पत्तिवर्तित करने की जरूरत है और 2013-14 के वास्तविक राशि के आधार पर जरूरत पड़ने पर आने वाली अवधि के लिए अनुमानों की समीक्षा की जाए ।
15.	मूल्यहास :-
(i)	प्रस्ताव बताता है कि कम्पनी अधिनियम 1956 के अनुसार अनुमत जीवन मानदंड के लिए मूल्यहास की गणना सीधी रेखा विधि द्वारा की जाती है । प्रशुल्क दिशानिर्देशों की धारा 2.7.1 के अनुसार मूल्यहास की गणना जीवन मापदंडों को कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत करते हुए सीधी रेखा विधि के आधार पर अथवा रियायती समझौते में निर्धारित जीवन मानदंड पर आधारित है । जो कोई भी अधिक हो, पर की जाय कृपया पुष्टि करें कि मूल्यहास की गणना प्रशुल्क के दिशानिर्देशों के अनुसार है ।
(ii)	वर्ष 2012-13 के लिए एसडब्ल्यूपीएल के अंकेक्षित खाते रु 1642 लाख मूल्यहास का विवरण देते हैं । जबकि लागत विवरण में मूल्यहास को नकारात्मक राशि के रूप में अर्थात् रु 480 लाख माना जाता है । यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे सम्पत्ति पर मूल्यहास नकारात्मक हो सकता है । कृपया स्पष्ट करें । कृपया फर्क का सामंजस्य करें और एसडब्ल्यूपीएल के द्वारा अगर कोई संबंध में समायोजन किया गया हो तो उसके कारणों को उचित ठहराये ।
(iii)	वर्ष 2010-11 व 2011-12 के लिए वार्षिक खातों में बतायी गई मूल्यहास राशि में व लागत विवरण में विचारित मूल्यहास में मामूली त्रुटि है । कृपया संबंधित वार्षिक खातों एवं लागत विवरण के बीच बतायी गयी राशि के अन्तर का समाजस्य स्थापित करें ।

(iv)	(क) फार्म 4 ए में दिये गए हिसाब से पता चला है कि वर्ष 2013-14 व 2015-16 के प्रत्येक अन्य वर्ष के लिए प्लांट व मशीनरी के सफल ब्लॉक पर मूल्यहास 15 प्रतिशत प्रतिवर्ष पर 10 प्रतिशत प्रतिवर्ष अनुमानित किया जाता है एसडब्ल्यूपीएल द्वारा इन तीन सालों के लिए विचारणीय मूल्यहास दर कम्पनी अधिनियम 956 में निर्धारित मूल्यहास दर के अनुसार नहीं पायी जाती है । मूल्यहास दर भी औसत मूल्यहास दर से महत्वपूर्ण तौर से भिन्न है जो वर्ष 2011-12 के लिए प्लांट व मशीनरी के सकल ब्लॉक पर 4.5 प्रतिशत व अन्य सम्पत्तियों के सकल ब्लॉक पर 6.8 प्रतिशत निकलती है एसडब्ल्यूपीएल से अनुग्रह किया जाता है कि मूल्यहास के अनुमान की समीक्षा व संशोधन कम्पनी अधिनियम 1956 के अनुकूल मूल्यहास दर व प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार करें ।
	(ख) कम्पनी अधिनियम 2013 की घोषणा कार्पोरेट मामलों के मन्त्रालय ने कर दी है । अगर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा मानी गयी मूल्यहास की दर कम्पनी अधिनियम 2013 के प्रावधानों पर आधारित है तो उक्त अधिनियम के उचित मद का संदर्भ देते हुए कम्पनी अधिनियम 2013 में निर्धारित सम्पत्ति के उपयोगी जीवन के आधार पर मूल्यहास दर पर पहुचने के विवरण दें ।
(v)	वर्ष 2010-11 व 2011-12 में गोदियों सड़क व सीमाओं पर वास्तविक मूल्यहास रु. 503 लाख प्रतिवर्ष बताई जाती है व दूसरे परिसम्पत्तियों के लिए मूल्यहास रु. 10 लाख व 09 लाख उक्त दो सालों के लिए बताई जाती है जबकि इन परिसम्पत्तियों का सकल ब्लॉक 2011-12 से 2015-16 में लगभग एक स्तर कायम किया जाता है । गोदियों, सड़कों के सीमाओं के मूल्यहास राशि में रु. 398 लाख प्रतिवर्ष बढ़ोतरी व अन्य परिसम्पत्तियों पर रु. 17 लाख प्रतिवर्ष बढ़ोतरी को उचित ठहराने की जरूरत है ।
(vi)	यद्यपि वर्ष 2013-14 पहले से ही बीत चुका है, लागत विवरण में वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित मूल्यहास की वास्तविक राशि भविष्य के अनुमानों में नवीनतम बदलाव के साथ उत्परिवर्तित की जा सकती है ।
16	प्रारम्भिक खर्च बट्टा खाता :-
	जैसा कि पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 3 में दिखाया गया है एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सिविल व उपस्कर लागत के अन्तर्गत निर्माण अवधि के दौरान उठाये गए रु. 8.70 करोड़ के प्रारम्भिक खर्चों को पंजीकृत किया जा चुका है । एसडब्ल्यूपीएल ने लागत विवरण में प्रारम्भिक खर्चों से संबंधित वार्षिक बट्टाखाता दिखाता है । हालांकि इसने परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक/शुद्ध ब्लॉक व मूल्यहास में तत्संबंधित समायोजन किया है । एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि परिसम्पत्तियों के सकल ब्लॉक , मूल्यहास एवं परिसम्पत्तियों के शुद्ध ब्लॉक में पंजीकृत प्रारम्भिक खर्च व उसकी ऋण परिशोधन में जरूरी समायोजन करें । वर्ष 2010-11 से 2013-14 के लिए लागत विवरण में तत्संबंधित ऑकड़ों के साथ खातों के अनुसार ब्लॉक मूल्यहास एवं शुद्ध ब्लॉक में भी सामंजस्य करें । पिछले प्रशुल्क आदेश अर्थात् 2010-11 से 2012-13 व भविष्य की अवधि 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष प्रारम्भिक परिशोधित ऋण के खर्च पर विवरण विचार किया जा सकता है ।
17.	वित्तीय एवं विविध आय (एफ एम आई)
(i)	यह देखा जाता है कि एसडब्ल्यूपीएल ने एफएमआई मद के अन्तर्गत परिसम्पत्तियों की बिक्री पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः रु. 8 लाख , रु 62 लाख व रु 197 लाख का लाभ माना है । एसडब्ल्यूपीएल का वार्षिक खाता 'अन्य आय' के अन्तर्गत वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए रद्दी माल की बिक्री से क्रमशः रु. 43.40 लाख रु 85.3 लाख व रु 140.5 लाख के बराबर अन्य आय के साथ लाभ बताता है । आगे वर्ष 2012-13 के वार्षिक खातों में अचल संपत्ति की बिक्री से रु 57.9 लाख का लाभ बताया है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागत विवरण में दिखाये गए आपके साथ रद्दी माल अचल संपत्ति की बिक्री से प्राप्त आय के साथ सुमेलित नहीं होती । कृपया सामंजस्य करें व लागत विवरण में सही ऑकड़े भेजें ।
(ii)	कृपया वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए लागत विवरण में विचार किए गए एफएमआई व वार्षिक खातों में बताये गए अन्य आय का सामंजस्य करते हुए एक सामंजस्य विवरण प्रस्तुत करें ।
18.	वित्त एवं विविध खर्च (एफ एम आई)
	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के वार्षिक खाता में 'वित्त लागातों' में मद के अन्तर्गत क्रमशः बैंक शुल्क रु 17.09 लाख रु 14.9 लाख रु 53 लाख बताया जाता है । एसडब्ल्यूपीएल ने जबकि व्यय के इस मद पर लागत विवरण में विचार नहीं किया है । व्यय के इस मद पर विचार न करने के कारण उक्त मद पर खर्च करने का उद्देश्य दिया जाए ।
19.	फार्म 4 ए -नियोजित पूंजी
(i)	जैसा कि नवम्बर 2010 के आदेश के पैरा 13 (XXi) (डी) में अभिलिखित किया जाता है, वर्ष 2010-11, 2011-12 व 2012-13 के दौरान क्रमशः रु 354 लाख, रु. 115.5 लाख व रु 9038 लाख बराबर सकल ब्लॉक परिग्रहीतियां अर्थात् दो एचएमसी के सकल मुल्य को हटाकर रु. 10667 लाख से रु 1.629 लाख कम कुल मिलाकर रु 9507.75 लाख पर एसडब्ल्यूपीएल के पिछले सामान्य समीक्षा में प्रशुल्क निर्धारण करते समय विचार किया गया था, इसकी अपेक्षा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सकल ब्लॉक में वास्तविक परिग्रहीतियां एसडब्ल्यूपीएल के वार्षिक खातों में व फार्म 4 ए में क्रमशः रु 11 लाख, रु. 142 लाख व रु. 4777 लाख कुलयोग रु. 4930 लाख बताया गया । संपत्ति के सकल ब्लॉक की वास्तविक अनुवृद्धि पिछले आदेश में विचार की गई सकल ब्लॉक में

	परिवर्धनों जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए प्रस्तुतीकरण पर आधारित हैं से काफी अलग हैं । सकल ब्लॉक में परिवर्धनों व वास्तविक परिनियोजन के रुबरु प्रस्तावित योजना से महत्वपूर्ण परिवर्तनों के कारण की व्याख्या करें । कृपया पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमति दी गई सकल ब्लॉक के परिवर्धन जैसा कि आदेश के उक्त पैरा की सारिणी में मदवार दिया जाता है का सकल ब्लॉक के वास्तविक परिवर्धनों के रुबरु ब्यौरा दें ।
(ii)	(क) पिछले प्रशुल्क आदेश में लाइन पूरक संपत्तियों सहित 01 अप्रैल 2012 तक साधिकार हो जाए। (नवम्बर 2010 के आदेश की पैरा 13(xxiv) को देखें) यह आदेश यह भी चाहता है कि दोनों एमओपीटी व एसडब्ल्यूपीएल यह बताएं कि अंतःगति वैगन प्रणाली से संबंधित सभी सम्पत्तियों, एकल रेल लाइन संबंधित सम्पत्तियों के रिकलेमर के साथ व दो जहाज उतारने वाले 31 मार्च 2012 तक अपनी जगह पर हैं । अगर यह सम्पत्तियों परिकल्पना के अनुसार साधिकार नहीं होती तो आदेश बताता है कि एसडब्ल्यूपीएल की समीक्षा सूची से पहले वर्ष 2010-11 व 2011-12 में अनुमानित अतिरिक्त देय अधिशेष का समायोजन कर आदेश में विशिष्ट जिक्र के बावजूद न एमओपीटी व न ही एसडब्ल्यूपीएल ने यथार्थ स्थिति बतायी, इस प्राधिकरण द्वारा पिछले आदेश में दिये गए सलाह को पालन न करने के कारणों की व्याख्या करें ।
	(ख) जैसा कि पिछले आदेश में माना गया था व एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित किया गया था कि अगर पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमेय संपत्तियों पर परिवर्धन 31 मार्च 2012 तक साधिकार न किया जाय तो इन संपत्तियों को साधिकार करने की ठीक-ठीक तिथि, पिछले आदेश में परिकल्पित स्तर से सकल ब्लॉक में परिवर्धन के साधिकार होने में देरी के कारण, वर्ष 2010-11 से 2012-13 व 2013-14 तक उपार्जित अतिरिक्त अधिशेष की गणना कर इस चक्र में निर्धारण किएजाने वाले प्रशुल्क में समायोजन के लिए किए गए कार्यों के साथ भेजें ।
(iii)	वर्ष 2013-14 जबकि पहले से ही बीत चुका है जरूरत पड़ने पर वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए अनुमानों में फार्म 4 ए में दिये गए अनुमान, अंकेक्षित खातों में नतीजतन बदलाव के साथ वास्तविक आकड़ों के संदर्भ में अपडेट किए जाएं ।
(iv)	वर्ष 2013-14 में अनुमानित सकल ब्लॉक में वास्तविक परिवर्धन तथा वर्ष 2014-15 और 2015-16 में संपत्तियों के सकल ब्लॉक पर प्रस्तावित अनुमानित परिवर्धनों की पुष्टि निपटाए गए बिलों की प्रतियों/जारी किए गए आदेश/बजटीय कोटेशन, व जैसा भी मामला हो के साथ करें । प्रत्येक संपत्ति के लिए वर्ष 2014-15 व 2015-16 में सकल ब्लॉक पर प्रस्तावित परिवर्धनों की वर्तमान स्थिति भी प्रस्तुत करें ।
(v)	यह पुष्टि करें कि प्रत्येक वर्ष में सम्पूर्ण प्रस्तावित व्यय उस वर्ष के खातों में पूंजीकृत की जायेगी तथा समान राशि के लायक संपत्ति भी उसी साल में संचलन के लिए भौतिक तौर पर उपलब्ध होगी, इस संबंध में यह ध्यान में रखा जाए कि नियोजित पूंजी की तरफ उसपर लाभ की अनुमति के उद्देश्य के लिए कार्य उन्नति पूंजी नहीं गिनी जाती ।
(vi)	फार्म 4 ए प्रस्तुत करते समय हमारे द्वारा पर्यवेक्षित मूल्यद्वास संबंधी प्रश्नों के मदों पर विचार किया जाए ।
(vii)	फार्म 4 ए वर्ष 2014-15 में संयंत्र व मशीनरी के सकल ब्लॉक से रु 2500 लाख का लोप दिखाता है । लोप किए गए प्रस्तावित सम्पत्तियों के विवरण को इंगित करने की जरूरत है । ऐसी सम्पत्तियों के विवरण को इंगित करने की जरूरत है ऐसी सम्पत्ति कि बिक्री व उस पर लाभ/हानि से विक्रय मुख्य प्राप्तियों पर असर लागत विवरण में मान्य हो ।
(viii)	(क) फार्म 4 ए के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल ने सकल ब्लॉक में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान क्रमशः रु 85 करोड़, रु 60 करोड़ व रु 35 करोड़ तक परिवर्धन प्रस्तावित किया है । वर्ष 2013-14 के लिए प्रस्ताव के पैरा 5 में दिये गए सकल ब्लॉक के परिवर्धनों के विवरण रु 25 करोड़ होते हैं जो फार्म 4 ए में इंगित किए गए सकल ब्लॉक में रु 85 करोड़ के परिवर्धन से मेल नहीं खाते, कृपया वर्ष 2013-14 में शेष जोड़ें सम्पत्ति का संबंध विच्छेद प्रस्तुत करें ।
	(ख) निर्धारित प्रारूप का फार्म 4 बी में दिये गए विवरण के अनुसार सकल ब्लॉक में जोड़े जाने वाले प्रस्तावित प्रत्येक संपत्ति से सम्बन्धित विवरण प्रदान करने की अपेक्षा करता है । एसडब्ल्यूपीएल ने जरूरी फार्म बी प्रस्तुत नहीं किया है । एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि क्षमता में परिवर्धन, अतिरिक्त यातायात /व्यापार, यूनिट संचालन लागत में कमी व संचलन में अन्य कार्य कुशलता के अनुसार इन निवेशों के प्रभाव की मात्रा अचित तौर से हुए फार्म 4 बी प्रस्तुत करें । जैसा कि वित्त वर्ष 2013-14 बीत चुका है, वर्ष 2013-14 में सकल ब्लॉक में परिवर्धनों से संबंधित जरूरी विवरण भी प्रस्तुत किए जाए ।
(ix)	कृपया इस बात की पुष्टि करें कि कया सकल ब्लॉक में प्रस्तावित निवेश/परिवर्धन लाइसेंस समझौते के अनुसार है ।
20.	कार्यगत पूंजी
(i)	प्रशुल्क मार्गदर्शन का अनुच्छेद 2.9.9 कार्यगत पूंजी के अनुमान के लिए दो महीने व जायदाद आय व रेलवे टर्मिनल शुल्क पर विविध देनदारों के अनुमान के लिए मानदंडों की शर्तें देता है । दो महीने की कुल राजस्व पर विविध देनदारों का अनुमान मार्गदर्शन में दिये गए मानदंडों के अनुसार नहीं है ।

(ii).	इस प्राधिकरण द्वारा 30 सितम्बर 2008 में पारित आदेश में 2005 के दिशानिर्देशनों जिसमें एल ए के संविदात्मक दायित्वों से निकलने वाले निश्चित पदों पर वाहयगमन को विविध देनदारों में हिस्सा लेने की अनुमति प्राप्त है, सुधार की घोषणा की गई। एलए की धारा 7.3.4.2 के अनुसार एस डब्ल्यू पी एल को एमओपीटी को इसे आंबटित की गई जमीन के लिए प्रतिवर्ष पट्टा किराये का अग्रिम भुगतान किया जाना है। चूंकि अग्रिम भुगतान तत्संबंधित महीने के लिए देय किराये के बदले में समायोजित किया जायेगा व वर्ष के अंत में संपूर्ण अग्रिम राशि समायोजित की जायेगी एस डब्ल्यू पी एल के पिछले प्रशुल्क समीक्षा में अनुसरण किए गए दृष्टिकोण की तर्ज पर कार्यगत पूंजी की सगणना के लिए 2010-11 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए कार्यगत पूंजी के भाग के रूप में व 2014-2015 व 2015-2016 के अनुमानों में पूर्ण भुगतान के लिए 50 प्रतिशत के औसत पर विचार किया जा सकता है।
(iii).	(क) वर्ष 2010-11 व 2012-13 के लिए वार्षिक खातों में बताए गए गोदामों व अतिरिक्त पुर्जों की वास्तविक खपत क्रमशः रुपये 376.6 लाख, रुपये 572.5 लाख व रुपये 636.5 है। इसकी अपेक्षा एस डब्ल्यू पी एल ने फार्म 4 ए के क्रमशः सं० VIII (iii) में रुपये 698 लाख, रुपये 609 लाख व 435 लाख की वास्तविक सूची खपत को दिखाया है। बेमेल के कारणों की व्याख्या करें व अंतर को सामंजस्य करने की जरूरत है।
	(ख) भंडारो व अतिरिक्त कलपुर्जों की खपत दो भागों में बांटी जा सकती है। पूंजीगत अतिरिक्त कलपुर्जे, अगर कोई (ख) ईंधन व ग्राहकीकृत अतिरिक्त पूर्जों को छोड़कर अन्य सूची (ग) ग्रहकीकृत अतिरिक्त पूर्जे, अगर कोई और कार्यगत पूंजी में अनुक्षेप सूची विगत अवधि 2010-11 से 2012-13, 2013-14 तथा 2014-15 व 2015-16 के भविष्यकालीन अनुमानों के लिए दिशा निर्देशनों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार संशोधित किए जाए।
	(ग) वर्ष 2010-11 व 2011-12 में रुपये 240 लाख व रुपये 243 लाख से 2012-13 में रुपये 709 लाख की पूंजी सम्पत्ति सूची में भारी वृद्धि व वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए समान रूप से अनुमानित रुपये 750 लाख न्यायसंगत ठहराये जाये।
(iv)	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः रुपये 1139 लाख, रुपये 1669 लाख व रुपये 2391 लाख फार्म 4 ए में दिखाये गए मौजूदा देनदारियों वार्षिक खातों में बताये गए मौजूदा देनदारियों से मेल नहीं खाती कृपया अंतर में सामंजस्य करें। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए मौजूदा देनदारियों को अनुमान करने के आधार करने की व्याख्या करें।
21	एस डब्ल्यू पी एल से अनुरोध है कि फार्म नं० 6 कार्य क्षमता का विश्लेषण व उत्पादक सुधार जो प्रस्तुत नहीं किया गया है, को प्रस्तुत करें।
22	एस डब्ल्यू पी एल ने राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी के विवरण से संबंधित फार्म 8 प्रस्तुत नहीं किया है कृपया निर्धारित प्रारूप में निधिगत भरा फार्म प्रस्तुत करें।
23	कार्गो व पोत संबंधित गतिविधि के बीच नियोजित पूंजी एवं व्ययों का आबंटन — एस डब्ल्यू पी एल से अनुरोध है कि 5 बी (i) व 5 सी (i) के अंतर्गत क्रमशः कार्यों प्रहस्तन गतिविधि व पोत संबंधित गतिविधि के लिए गतिविधिवार लागत विवरण रेखांकन के लिए एस डब्ल्यू पी एल द्वारा किए गए आबंटन के संदर्भ में निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजे।
(i)	कृपया पुष्टि करें कि प्रमुख गतिविधियों/उप-गतिविधियों के लिए लागत विवरण लागत प्रारूप के फार्म 5 में दिये गए सामान्य अनुदेशों के अनुसार तैयार किए जाते हैं।
(ii)	(ख) कार्गो प्रहातन व्यय को (आऊट सोर्सिंग गतिविधि) को पोत संबंधी गति विधि के लिए आवंटन की प्रासंगिकता को स्पष्ट करें। स्पष्ट करें, कि क्या कही गयी आऊट सोर्सिंग गतिविधि पोत संबंधी सेवाएं, भी देती है। यदि ऐसा है तो आऊट सोर्स व्यय का पोत संबंधी गतिविधि में खर्च का आधार प्रस्तुत करें।
	(ख) पिछले प्रशुल्क समीक्षा में संचालन व प्रत्यक्ष मजदूर (अब एस डब्ल्यू पी एल द्वारा कार्गो प्रहस्तन व्यय पद के अन्दर नामित) का लगभग 96 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए व शेष 4 प्रतिशत पोत संबंधित गतिविधि के लिए आंबटित की गई थी। मौजूदा समीक्षा में, एस डब्ल्यू पी एल ने कुल कार्गो प्रहस्तन व्यय का 75 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन गतिविधित व 25 प्रतिशत पोत संबंधित गतिविधियों कि आंबटित किया है। कृपया दो गतिविधियों के बीच इस व्यय के आबंटन के अनुपात में बदलाव के कारण व उसके आधारों को प्रस्तुत करें।
(iii)	एस डब्ल्यू पी एल द्वारा एम ओ पी टी के साथ लाइसेंस समझौते के अनुसार राजस्व हिस्सेदारी भुगतान कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से प्राप्त राजस्व से संबंधित है। ऐसा होते हुए, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि व पोत संबंधित गतिविधि के बीच द्वितीय बोली (अर्थात् कार्गो प्रहस्तन राजस्व का 13.10 प्रतिशत) की सीमा तक अनुमेय राजस्व हिस्सेदारी को सानुपात करने के लिए कारण स्पष्ट नहीं है। चूंकि एस डब्ल्यू पी एल द्वारा भुगतान किया गया राजस्व हिस्सा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के संदर्भ में है तथा पोत संबंधी गतिविधियों के संबंध में नहीं है, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा इस अनुसरिता मद को पोत संबंधी गतिविधि सानुपात करने के दृष्टिकोण की समीक्षा व ठीक करने की जरूरत है। यह प्रेक्षित किया जाता है कि यहां तक कि पिछले प्रशुल्क समीक्षा में एस डब्ल्यू पी एल द्वारा पोत संबंधी गतिविधि के लिए राजस्व हिस्सा भुगतान आंबटित नहीं किया गया था।
(iv)	लेखे-जोखे की जांच करने पर, यह प्रेक्षित किया जाता है कि सभी संचालन लगातार व सामान्य व्यय जैसे कि प्रबंधन व साधारण उपरी खर्च, पट्टा किराया, बीमा, प्रारम्भिक खर्च व बड़ा खाता अग्रिम शुल्क, उपरी खर्च का

	आंबटन, एफ एम आई, एफ एम ई इत्यादि 75:25 की दर पर सामान रूप से कार्गो प्रहस्तन गतिविधि व पोत संबंधी गतिविधि के बीच संविभाजित की जा चुकी है। 75:25 के अनुपात में सभी खर्चों को दोनों गतिविधियों के बीच संविभाजित करने के कारणों व आधार को प्रस्तुत करें।
(v)	(क) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि व पोत संबंधित गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी क्रमशः रुपये 13047 लाख, रुपये 16920 लाख व रुपये 23288 लाख संविभाजित की जाती है। जो फार्म 3 ए में दिखाए गए, नियोजित पूंजी से मेल नहीं खाती, यह संशोधित किया जाये।
	(ख) समान असंगति गतिविधिवार विवरणों में वर्ष 2012-13 के नियोजित पूंजी में प्रेक्षित की जाती है। इसे संशोधित करें। इतना ही नहीं, पोत संबंधित गतिविधि व कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का गतिविधिवार लागत विवरण वर्ष 2010-11 व 2011-12 के लिए नियोजित पूंजी के आंकड़े नहीं देता है। कृपा इन आंकड़ों को गतिविधिवार लागत विवरणों में सामिल करें।
	(ग) वर्ष 2013-14 व 2015-16 के दौरान कार्गो प्रहस्तन गतिविधि व पोत संबंधित गतिविधि के बीच सकल ब्लॉक में प्रस्तावित परिवर्धनों, मौजूदा नियोजित पूंजी के आंबटन करने के आधार की व्याख्या करें।
(vi)	एस डब्ल्यू पी एल ने संयुक्त लागत विवरण में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के 100 प्रतिशत विगत अधिशेष का समायोजन दिखाया है लेकिन यह समायोजन गतिविधिवार लागत विवरण में नहीं दिखाया जाता है। एस डब्ल्यू पी एल से अनुरोध है कि गतिविधिवार लागत विवरण में भी विगत अवधि अधिशेष का निपटारा करने का विचार करें।
(vii)	गतिविधिवार लागत विवरण सही शुद्ध अधिशेष/धारा स्थिति प्रतिबिंबित करने के लिए हमारे उपरोक्त परिलोकन के प्रकाश में संशोधित व समीक्षित करने की जरूरत है।
24	जैसा कि प्रशुल्क दिशा निर्देशों के अनुच्छेद 6.8 में अनुबद्ध किया जाता है, उत्पादकता के बैचयकि स्तरों को बैचमार्क स्तरों के नीचे निष्पादन के लिए निर्वर्तकों व टर्मिनल के उत्तम निष्पादन के लिए इंगित किया जाये व प्रलोभनों को प्रस्तावित किया जाये। इस प्रकार के बैचमार्क स्तरों व प्रलोभनों/निर्वर्तकों के प्रस्ताव करने के औचित्य को भी इंगित करें।
बी	दरों का पैमाना
(1)	खण्ड-2: सामान्य नियम और शर्तें
	नोट 2 (vii) (बी) में ब्याज की जुर्माना दर 14.25 प्रतिशत प्रस्तावित है जिससे शुल्क दिशा निर्देशनों के अनुच्छेद 2.18.2 के अनुसार स्टेट बैंक ऑफ इण्डिया के मौजूदा न्यूनतम उधार दर (जो वर्तमान में 14.75 प्रतिशत है) से 2 प्रतिशत अधिक परिवर्धित करने की जरूरत है।
(2)	भाग-I पोत संबंधित भाड़ा, खण्ड सी-बर्थ किराया भाड़ा
	नोट (3) में न्यूनतम बर्थ किराया भाड़ा विदेश जाने वाले पोत के लिए मौजूदा यू एस डालर 650 से यू एस डालर 588.25 घटाया जाना व तटीय पोत के लिए मौजूदा रुपये 17402 से रुपये 15748.80 घटाया जाना प्रस्तावित है। कृपया न्यूनतम बर्थ किराये भाड़े में कमी करने के लिए किए प्रस्ताव के कारणों की व्याख्या करें। यह स्पष्ट किया जाए कि क्या प्रस्तावित कमी के वित्तीय प्रभाव वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए बर्थ किराया भाड़े से आय अनुमान दिखाई गए है।
(3)	सेकशन डी. पानी सप्लाई के लिए प्रशुल्क
	यह देखा गया है कि एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने इस प्रशुल्क से पिछले समय 2010-11 से 2012-13 तथा साथ-साथ भविष्य के लिए किसी आय को रिपोर्ट नहीं किया है। कृपया सुनिश्चित करें कि क्या एस.डब्ल्यू.पी.एल. यह सेवा प्रदान करती है। यदि नहीं तो एस.डब्ल्यू.पी.एल. इसकी जांच कर सकती है कि क्या यह खण्ड इसके आधार दरों में जारी रखा जाए।
(4)	पार्ट-II कार्गो संबंधी प्रशुल्क
(i)	(अ) कार्गो प्रहस्तन प्रशुल्क में 12 प्रतिशत प्रस्तावित बढ़ोतरी, धूल शमन प्रशुल्क को कृपया न्यायोचित ठहराये तथा यह औसत आय स्थिति संशोधित कीमत विवरण कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप और पूरा, एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने जो कीमत विवरण फाईल किया है को संदर्भित हो।
	(ख) संग्रहण प्रशुल्क और प्रशुल्क में अन्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के साथ कोई वृद्धि की मांग नहीं की गयी जबकि कार्गो प्रहस्तन, धूल शमन प्रशुल्क में 12 प्रतिशत प्रस्तावित की गयी। इसका कारण बताएं।
	(ग) कार्गो प्रहस्तन प्रशुल्क और धूल शमन प्रशुल्क से अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा, उसकी वर्ष के हिसाब से संगणना प्रस्तुत करें।
(ii)	यद्यपि, एसडब्ल्यूपीएल ने कहा कि कार्गो प्रहस्तन शुल्क में 12 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित है, यह देखा गया कि बर्थ 5ए एवं 5बी पर धातु उत्पादों, स्टील कवायल, स्लैब क्रम संख्या 2 और 5 पर, कार्गो प्रहस्तन शुल्क क्रमशः 5.03 प्रतिशत आकलित किया गया। एसडब्ल्यूपीएल कृपया विशेष कारणों को स्पष्ट करें कि इन कार्गो में 12 प्रतिशत वृद्धि को अन्य कार्गो के साथ क्यों नहीं बढ़ाया। कार्गो के लिए जैसे लाइम स्टोन मिटेलयूर्जीकल कोक, लोह अयस्क पीलेट और अन्य कार्गो बर्थ 6 ए पर भी, प्रस्तावित वृद्धि 11.11 प्रतिशत से 11.5 प्रतिशत आकलित की गयी न कि बिल्कुल 12 प्रतिशत एसडब्ल्यूपीएल सुनिश्चित करें कि कोई टंकण की त्रुटि नहीं है जैसी की प्रस्तावित दरों में आ रही थी

(iii)	एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि, कार्गो प्रहस्तन शुल्क के विभिन्न प्रतिशतों में कार्य के साथ स्थापित करें और धूल संचनन शुल्क और 0 प्रतिशत वृद्धि घाट और संग्रहण शुल्क में मांगी गयी, यदि स्वीकृत हुआ तब एसडब्ल्यूपीएल अनुमानित घाटे को पूरा करने योग्य होगी तथा विभिन्न वृद्धि प्रतिशतों की स्वीकृति, अनुमानित घाटे की स्थिति को पार नहीं करेगी।
(iv)	मार्ग दर्शी 2005 की धारा 4.3 के अनुसार, कार्गो प्रहस्तन में तटीय छूट प्राप्त करने के लिए, लोह अयस्क पीलेट योग्य नहीं है। एसडब्ल्यूपीएल ने आधार दर के प्रस्ताव में, कार्गो प्रहस्तन शुल्क प्रस्ताव के सेकसन वी में बर्थ 6 ए, क्रम सं. (4) के नीचे, लौह अयस्क पीलेट के लिए तटीय छूट का प्रस्ताव किया है। जिसको सही किया जाना चाहिए।
5.	सेकसन डी – धूल संचनन शुल्क
	धूल संचनन शुल्क वर्तमान आधार दर के अनुसार 2.15 प्रति टन है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 12 प्रतिशत वृद्धि जो प्रस्तावित की गयी है उसको वर्तमान दरों पर लागू करने पर यह 2.40 रु प्रति टन बैठती है न कि 2.75 रु प्रति टन जो एसडब्ल्यूपीएल ने एस ओ आर में प्रस्तावित किया है। एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि, प्रस्तावित आधार दरों के साथ-साथ प्रस्तावित दर पर राजस्व अनुमान की जांच करें और आवश्यक सुधार करें।

7.2 एसडब्ल्यूपीएल को हमारे पत्रों दिनांक 22 जुलाई 2014, 13 अगस्त 2014 और 16 अक्टूबर 2014 के द्वारा, हमारे प्रश्नों जो दिनांक 4 जून के पत्र द्वारा उठाये गए थे कि उत्तरों के लिए याद दिलाया। लम्बे फालोंअप और रिमाइन्डरस के बावजूद एसडब्ल्यूपीएल ने हमारे प्रश्नों का उत्तर नहीं दिया। इसको आगे के पैराग्राफों में विस्तारित किया गया है।

8. एसडब्ल्यूपीएल द्वारा फाइल प्रस्ताव की जांच करने पर यह पाया गया कि अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण, कुछ बिन्दुओं पर एमओपीटी से जरूरी है। हमारे दिनांक 4 जून 2014 द्वारा एमओपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर जानकारी/स्पष्टीकरण के लिए अनुरोध किया गया था। एमओपीटी ने अपने 25 जून 14 के पत्र द्वारा, 22 दिसम्बर के ईमेल द्वारा अपना जवाब उजागर किया। संक्षेप में, हमारे द्वारा उठाये गए प्रश्न तथा पोर्ट द्वारा उद्गारित उत्तर नीचे सारणी वद्ध है:

क्रम संख्या	हमारे द्वारा उठाये गए प्रश्न	एमओपीटी द्वारा दिये गए जवाब
(i)	वर्ष 2012-13 में, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कोल प्रहस्तन वाल्यूम 6.75 मि.टन के विरुद्ध वित्तीय वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः 6 मि.टन, 6.25 मि.टन और 6.50 मि.टन, कोल ट्रेफिक प्रोजेक्शन किया गया। स्टील उत्पादों हेतु 0.52 मिलियन टन और 0.77 मि.टन वित्तीय वर्षों 2013-14 से 2014-15 के लिए प्रोजेक्ट किया गया जो 2012-13 सत्र में वास्तविक प्रहस्तित 0.81 मि.टन से 35 प्रतिशत और 5 प्रतिशत कम पाया गया।	मैं एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2013-14 में प्रहस्तित स्टील उत्पादों का वास्तविक यातायात 1.08 मि.टन था। इसमें कमी का कारण अज्ञात है।
(ii).	आगे, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बर्थ नं. 7 पर नये वीओटी संचालक, और काफी संख्या में रैक की अनुपस्थिति, नये वीओटी संचालकों के प्रारम्भ होने के एसडब्ल्यूपीएल के ट्रेफिक पर प्रभाव के संदर्भ में, एमओपीटी ने अपने पत्र नं0 एम एम/कोस्ट/112/2013/19 दिनांक 25 जून 2013 द्वारा, एस डब्ल्यू पी एल के प्रस्ताव पर टिप्पणी करते वक्त पोर्ट द्वारा, रेलवे प्राधिकारियों के साथ रेलवे ट्रैक को दौहरा करने तथा रेल ट्रैफिक को उन्नत करने, जो पहले से कार्यरत है, यदि वृद्धि तथा खाली रैकों की सप्लाई उन्नत करने के बारे में उठाये कदमों की जानकारी दी। एम ओ पी टी द्वारा बताये गए उपयुक्त बिन्दुओं और एस डब्ल्यू पी एल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त परिस्थितियों को भी विचार में लेते हुए जैसा कि हमारे प्रश्न 9 में उठाया गया है, एम ओ पी टी से अनुरोध है कि ट्रेफिक अनुमानों की उचितता पर अपनी टिप्पणी और एस डब्ल्यू पी एल द्वारा 2014-15 और 2015-16 के साथ 2013-14 में वास्तविक ट्रेफिक प्रहस्तन की पोर्ट द्वारा समीक्षा करें।	मैं एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2013-14 में वास्तविक प्रहस्तित कोल ट्रेफिक 7.46 मिलियन टन उच्च लोडिंग पर 8 रैक प्रतिदिन पर थी। नये बी ओ टी आपरेटर्स का नया प्रचालन प्रारम्भ होने से मैं एस डब्ल्यू पी एल के लिए उपलब्ध रैकों की संख्या 25 प्रतिशत तक घटने का अनुमान है। यह जब तक है तब तक कि रेलवे ट्रैक दोहरीकरण नहीं हो जाता और यह 2016 से पहले पूरा पहले पूरा होने की सम्भावना नहीं है। इसलिए एस डब्ल्यू पी एल द्वारा प्रहस्तन कोल ट्रेफिक वर्ष 2014-15 और 2015-16 में 5.6. मिलियन टन घटने की सम्भावना है। यह गतिशील वैगन लोडिंग सिस्टम के कमीशन से तेजी से वैगन लोडिंग होने के बावजूद है। इसलिए 2014-15 का 6.25 मिलियन टन और 2015-16 का 6.50 मिलियन टन ट्रेफिक उचित लगता है।
(iii).	एस डब्ल्यू पी एल के, पिछले संशोधन आदेश दिनांक 3 नवम्बर 2010 के पैरा 13 (viii) के साथ-साथ इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश संख्या टी ए एम पी/13/2006 एस डब्ल्यू पी एल दिनांक 19 दिसम्बर 2006 के पैरा 11 (ii) के अनुसार, एम ओ पी टी और एस डब्ल्यू पी एल दोनों छोटे प्रयोगकर्ताओं की मांग को मानने	छोटे प्रयोगकर्ताओं कोल प्रहस्तन के लिए एस.डब्ल्यू.पी. एल. को कोई अतिरिक्त भूमि नहीं आवंटित की गई है। तथा एम/एस एस.डब्ल्यू.पी.एल. के पास ट्रक लोडिंग प्रणाली द्वारा कोयले की निकासी के लिए कोई सुविधा नहीं है।

	<p>हेतु सहमत हुए थे तथा साथ-साथ अन्य उपाय जिसमें सड़क द्वारा मुक्ति के मामले भी थे। आगे, कुछ प्रयोगकर्ताओं की रिट्याचिका के संदर्भ में, सम्मानिय उच्च न्यायालय बाम्बे ने, मिनीस्ट्री आफ शिपिंग को कॉल प्रहस्तन मामले में निर्णय लेने के लिए कहा। इस संदर्भ में कॉल प्रहस्तन के लिए छोटे प्रयोगकर्ताओं से सम्बन्धित एम/एस एस डब्ल्यू पी एल को अतिरिक्त भूमि नहीं आबंटित की गयी है। एम/एस डब्ल्यू पी एल के पास ट्रक लदान व्यवस्था से, कॉल निकासी की कोई व्यवस्था नहीं है। उस समय के सैकट्री (शिपिंग) साथ गोव्डी के दौरान, एस डब्ल्यू पी एल, उस समय सड़क मोड़ को मानने के लिए तैयार हुआ था यदि एम ओ पी टी बर्थ नं० 7 के पीछे 10,000 वर्ग मीटर स्थान कार्गो संग्रहण हेतु उपलब्ध करा दे। सैकट्री (शिपिंग) के आदेश पी डी/13011/1/2005 एम ओ पी टी दिनांक 15 दिसम्बर 2005 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के प्रचालन सम्बन्धित भाग पैरा 13 (viii).में कहा गया है। एम ओ पी टी से अनुरोध है कि आगे विकास की स्थिति को सूचित करें तथा एस डब्ल्यू पी एल को अतिरिक्त भूमि आबंटन और कार्यवाही यदि कोई हो तो बताये तथा एस डब्ल्यू पी एल द्वारा सड़क मार्ग से निकासी के विकास हेतु किए गए उपाय भी बताये।</p>	
(iv).	<p>एस डब्ल्यू पी एल ने, 2012-13 पोतों की संख्या का अनुमान 147 से कम होकर 2013-14 में 131 तथा वर्ष 2014-15 और 2015-16 के अनुमान क्रमशः 134 और 149 है। बर्थ किराये से आय का अनुमान, 2012-13 से वास्तविक रिपोर्ट किए गए 6206 लाख से गिरकर 4268 लाख रुपये (-32 प्रतिशत), 2014-15 वर्ष में 4597 लाख (-27 प्रतिशत) और 2015-16 में 4929 लाख रुपये (-22 प्रतिशत) है। एस डब्ल्यू पी एल द्वारा 2013-14 में वास्तविक, प्रहस्तन पोतों को इंगित करें। कृपया, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा अनुमानित पोतों की संख्या और बर्थ किराया आय, 2014-15 और 2015-16 की उचितता पर टिप्पणी करें।</p>	<p>2013-14 में कुल वाद प्रहस्तित पोतों की संख्या 159 थी उपयुक्त कारण से 2014-15 और 2015-16 के लिए प्रोजेक्ट की गयी पोतों की संख्या क्रमशः 134 और 149 उचित है। इस से सम्बन्धित बर्थ किराया आय भी उचित लगती है।</p>
(v).	<p>दिनांक 2 नवम्बर 2010 के संशोधन आदेश के पैरा 13 (iii) कहता है कि एस डब्ल्यू पी एल ने सी एच एल डी लेवी के एम ओ पी टी के भुगतान को यह कह कर विवादास्पद बना दिया कि यह लाइसेंस एग्रीमेंट की शर्तों के अनुसार नहीं है। और विरोध करते हुए एस डब्ल्यू पी एल ने एम ओ पी टी को भुगतान किया और मामले को मध्यस्त के लिए भेजा गया जो पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान लम्बित था कृपया स्पष्ट करें कि एस डब्ल्यू पी एल और एम ओ पी टी के बीच का विवाद जो मध्यस्थ के पास लम्बित था। निस्तारण हुआ या नहीं। यदि हो तो मध्यस्थ के निर्माण की प्रति अग्रेसित करें।</p>	<p>मोरमुगांव पोर्ट और एस डब्ल्यू पी एल के बीच का विवाद जो की सी एच एल डी लेवी को मध्यस्था के लिए भेजे जाने के सम्बन्ध में है। स्थिति-दोनों पक्षों के पक्ष सुनने की कार्यवाही पूरी हो चुकी है। तथा अभी तक मध्यस्थ में फैसला नहीं सुनाया।</p>
(vi).	<p>(अ) कृपया स्पष्ट करें की एस डब्ल्यू पी एल और एम ओ पी टी के बीच का विवाद जो पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 13 (xv) में संदर्भ था तथा तलकर्षण की मात्रा के सम्बन्ध में मध्यस्थ को भेजा गया था क्या वह सुलझ गया है। यदि ऐसा है तो इस मध्यस्थ के इस बारे में निर्णय को, निर्णय की प्रतिलिपि के साथ बताये।</p>	<p>एस डब्ल्यू पी एल और मोरमुगांव के बीच तलकर्षण का विवाद जो मध्यस्थ को भेजा गया स्थिति मध्यस्थ ने फैसला प्रस्तुत कर दिया है। एम ओ पी टी ने अपनी तारीख 24 दिसम्बर 2014 के ई-मेल द्वारा मध्यस्थ के निर्णय दिनांक 2 जून 2011 की प्रतिलिपि अग्रेसित की जिसमें एम ओ पी एल द्वारा तल मार्जन तथा रख-रखाव के लिए एस डब्ल्यू पी एल से लिया गया 2005 से 2010 तथा भविष्य के लिए भी भुगतान संविधानिक है। मोरमुगांव पोर्ट ने मध्यस्थ के निर्णय को मोर मुगांव जिला न्यायालय में चुनौती दी है इसकी सुनवाई प्रगति पर है।</p>

	(व) (i) प्रस्ताव कहता है कि एस डब्ल्यू पी एल में तलमार्जिन रख-रखाव हेतु 315 लाख का प्रावधान (वर्ष 2012-13 में) एम ओ पी टी से 2011-12 और 2012-13 के प्राप्त बिल के लिए किया था। कृपया, एम ओ पी टी द्वारा एस डब्ल्यू पी एल पर इस बाबत लगाये गए बिल की प्रति प्रस्तुत करें।	एम ओ पी टी ने एम/एस एस डब्ल्यू पी एल पर तलमार्जिन रखरखाव हेतु 2011-12 के लिए 8720700/- रुपये तथा 2012-13 के लिए 19044700/- रुपये का बिल बनाया। एम ओ पी टी द्वारा एस डब्ल्यू पी एल पर बनाये गए बिल की प्रति, 24 दिसम्बर के ई-मेल द्वार अग्रेसित कर दी गयी है।
	(ii) यदि 2013-14 के लिए यदि कोई बिल तलमार्जिन रखरखाव हेतु बनाया गया हो तो उसकी प्रति प्रस्तुत करें।	2013-14 के लिए एस डब्ल्यू पी एल पर, तलमार्जिन रखरखाव बिल, 23663179/- रुपये 2013-14 के लिए था, जिसके बिल की प्रति 24 दिसम्बर 2014 के ई-मेल द्वारा प्रस्तुत की जा चुकी है।
	(सं) एम डब्ल्यू पी एल ने 2011-12 से 2015-16 तक के, प्रत्येक वर्ष हेतु, तलमार्जिन रखरखाव कीमत 250 लाख रुपये की है। कृपया एस डब्ल्यू पी एल के अनुमान की उचितता पर टिप्पणी करें, विशेष रूप से एम ओ पी टी द्वारा 315 लाख रुपये के लगाये बिल की मान्यता तथा बिल दो वर्षों (2011-12, 2012-13) के लिए है।	तलमार्जिन रख-रखाव खर्च हेतु 2013-14 का खर्च, 236.63 लाख था। बढी हुई तजमार्जिन की मात्रा, वी 2, वी3 और सी 4 का क्षेत्रफल 19.26 प्रतिशत, 159210 क्यू मी0 2012-13 में, से 189867 क्यू मी0 2013-14 में और 2012-13 में रेट 119.62/- रुपये से 2013-14 में 124.63 रुपये होकर 4.19 प्रतिशत बढ़ गए। यदि समुन्द्र तल के दोहन की कुल ईकाई संख्या 189867 घन मी0 को निश्चित माना जाए और प्रति घन मी0 दर को 5 प्रतिशत सालाना बढ़ाया जाए, तो अनुमानित तल दोहन खर्च 2014-15 के लिए 248.46 लाख एवं 2015-16 के लिए 260.88 लाख सालाना होगा। अतः तल दोहन को अनुमानित खर्च 250 लाख विवेकानुर्णन लगता है।
(vii).	(अ) (i) यह पुष्टि करें की क्या एस डब्ल्यू पी एल द्वारा दिया गया किराया 2010-11 से 2012-13 तक क्रमशः 364 लाख, 370 लाख एवम् 406 लाख जैसा कि खर्च ब्यौरे में दिखाया गया है वह क्या एम ओ पी टी द्वारा बताये किराए दर एवं किराये मसौदे के अनुसार है।	यह पुष्टि करें की क्या एस डब्ल्यू पी एल द्वारा दिया गया किराया 2010-11 से 2012-13 अनुज्ञा पत्र सहमति (एल ए) के अनुसार है।
	(ii). एस डब्ल्यू पी एल द्वारा वर्ष 2013-14 में दिए गए किराये की कुल राशि बताए।	एस डब्ल्यू पी एल द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 दिया गया किराया किराये दर की मसौदे के शर्तों के अनुरूप है। एस डब्ल्यू पी एल द्वारा 2013-14 में किराये में दी गई कुल राशि 434 लाख है।
	(व) इस प्राधिकरण ने 2 मई 2012 को पत्र संख्या टी ए एम पी/8/2012- एस डब्ल्यू पी एल के मध्यम से भूमि कर में बदलाव को जारी किया था। तदनुसार एम ओ पी टी द्वारा दर परिवर्तन के लिए दिए गए अर्जी के आधार पर इस प्राधिकरण ने अपने 2 मई 2012 को दिये गए दर आदेशों में परिवर्तन पत्र एवं हेड लैण्ड साडों की जमीनों के लिए किया गया था। कृपया यह अनुसूचित करें कि एस डब्ल्यू पी एल द्वारा अनुमति किराया वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक 427 लाख, 448 लाख एवं 471 लाख क्रमशः एम ओ पी टी के एस ओ आर के अनुसार एवं एल ए के अनुसार है।	एस डब्ल्यू पी एल पट्टे के किराया वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक अनुज्ञा पत्र सहमति (एल ए) के अनुसार है परंतु एम ओ पी टी के एस ओ आर में के अनुसार नहीं है। एल ए प्रति वर्ष बेस दर में 5 प्रतिशत इजाजत देती है परंतु बेस दर में परिवर्तन हर 10 वर्ष बाद ही देती है और पिछला बदलाव 2009 में हुआ था। अतः एस ओ आर के अनुसार नये दर एस डब्ल्यू पी एल के लिए लागू नहीं हो सकते। उनका दर 2014-15 के लिए रुपये 372.75/10 मी0 2 प्रति महिने है जबकि एस ओ आर के अनुसार यह 520/10 मी0 2 महिने है।
(viii).	कृपया बताये कि राजस्व का हिस्सा एस डब्ल्यू पी एल द्वारा दिया गया/ देय एल ए के फार्म 3 बी के क्रम संख्या 5 के अनुसार है या नहीं।	राजस्व का हिस्सा एस डब्ल्यू पी एल द्वारा पोर्ट को दिया गया है -₹1455 लाख, ₹1552 लाख, ₹1955 लाख और ₹2166 लाख क्रमशः 2010-11, 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए है।
(ix).	एस डब्ल्यू पी एल ने प्रस्ताव रखा कि है क्रमशः 85 करोड़ 68 करोड़ एवं 35 करोड़ के कुल ब्लाक वर्ष 2013-14 से 2015-16 के बीच जोड़े जाएंगे।	हमारे जानकारी के अनुसार ये मशीनें सहायतार्थ हैं तथा इनका उपयोग तब किया जाएगा जब स्टैकर या रिकलेमर स्टैकिंग का कार्य कर रहा होगा। यह पूरे कार्य की कुशलता को बढ़ा सकता है। हालांकि हमें यह जानकारी नहीं है कि यह कार्य कुशलता को कितना बढ़ा सकती है। एस डब्ल्यू पी एल वर्तमान
	(अ) वित्त वर्ष 2013-14 - चलित उपकरण (मोबाईल हैण्डलर) 10.00 करोड़ स्पैन गैन्ट्री केन- 15.00 करोड़	

	(एस डब्ल्यू पी एल कुल ब्लाक में 2013-14 में कुल वृद्धि 25 जो कि इसके फार्म 4 ए के अनुसार 85 करोड़ की वृद्धि के अनुसार से मेल नहीं खाते एस डब्ल्यू पी एल से इस बारे में पूछा गया है)	मशीनों को बदलने में भी निवेश कर रहा है। प्रस्तावित निवेश विवेक संगत लगते हैं।
	(व) वित्त वर्ष 2014-15 — लगातार जहाज अनलोडर —44.00 करोड़ स्टील उतारने/चढ़ाने के लिए क्रेन —24.00 करोड़	
	(स) वित्त वर्ष 2015-16 — कनवेयर अपग्रेड सिस्टम, — 20.00 करोड़ मोबाईल मशीन (पे लोडर एक्सचेंजर) — 15.00 करोड़	
	एस डब्ल्यू पी एल के निवेश असंगति पर भी अपनी राय दे तथा उसके कुल ब्लाक सम्बर्धन के विषय में क्षमता एवं ट्रैफिक पर असर को भी बताये।	
(x).	कृपया यह बताये कि एस डब्ल्यू पी एल के वर्तमान क्षमता की वृद्धि इसके द्वारा मशीनों की खरीदारी में की गई निवेश के अनुरूप जैसा है। साथ ही टरमिनल की अधिकतम क्षमता 2013-14 एवं 2015-16 के वर्ष अनुमानित निवेश को ध्यान में रखते हुए कैसी होगी।	दो जगह (5 अ और 6 अ) की वर्तमान क्षमता (2013-14) में 5 एम एम टी पी ए है। इन मौसम साइलो के इस्तेमाल के बाद यह क्षमता 7.5 एम एम टी पी ए बढ़ सकती है। परंतु यह इस बात पर निर्भर करेगी कि रेलवे कितनी जल्दी भरे रैक को ले जाती है एवम् खाली रैक उपलब्ध करायेगी। हमने पाया है कि माल को भेजना टरमिनल की क्षमता बढ़ाने में एक बड़ी बाधा है।
(xi).	इस प्राधिकरण में अपने पिछले आदेश में यह कहा था कि 9.5 प्रतिशत प्रशुल्क का असर इस बात पर निर्भर है कि अतिरिक्त परिसम्पत्ति गतिशील वैगन लोडर एकल रेल पथ एवं अन्य आवश्यक सहायक परिसम्पत्ति का प्रयोग कैसे होगा। 1 अप्रैल 2012 तक किया जाए (इस बारे में हमारे 1 नवम्बर 2010 के आदेश की पैरा 13 के उपलेख (xiv) को देखें। इस आदेश में यह भी कहा गया था कि एम ओ पी टी एवम् एस डब्ल्यू पी एल इस बारे में 31 मार्च 2012 तक जानकारी दे कि गतिशील वैगन लोडर सिस्टम, एकल परिपथ एवं रिकलेमर, 2 जहाज अनलोडर आदि परिसम्पत्ति उपयोग में आ गई है। अगर ये परिसम्पत्तिया बहाल नहीं हो पाती जैसा कि माना गया तब जैसा कि आदेश में कहा गया अवधि से पहले प्रशुल्क की विवेचना की जायेगी। ताकि 2010-11 एवं 2011-12 के अधिकिय को समाहित किया जाए। न तो एमओपीटी न ही एसडब्ल्यू पीएल ने वास्तविक स्थिति की जानकारी उपलब्ध कराई जबकि इसका विषेश उल्लेख है।	अतिरिक्त परिसम्पत्ती जैसे गतिशील लोडर, एकल रेल परिपथ एवम् अतिरिक्त सहायक परिसम्पत्ती आदि के उपर उपरार्जन कार्य चल रहा जिसमें है। इनके पूरा होने एवं प्रयोग में लाने की सूचना टी ए एम पी के द्वारा दी जाएगी, एम ओ पी टी ने बाद में ई-मेल द्वारा 22 दिसम्बर 2014 को 22 दिसम्बर का एक पत्र संलग्न है के माध्यम से बताया है कि अतिरिक्त सम्पत्ती जैसे गतिशील वैगन लोडर सिस्टम, एकल रेल परिपथ अपने अन्य सहायक परिसम्पत्ति के साथ बहाली का काम 30 जून 2014 को पूरा किया गया है जैसा कि एस डब्ल्यू पी एल ने बताया है। इसने एस डब्ल्यू पी एल का एक पत्र जो कि 8 अगस्त 2014 का है उसे भी कथन के सत्यापन के लिए भेजा है।

9. 20 जून 2014 को, एम ओ पी टी के परिसर में एक संयुक्त सुनवाई हुई। संयुक्त सुनवाई में एस डब्ल्यू पी एल, एम ओ पी टी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

10.1 एस डब्ल्यू पी एल ने संयुक्त सुनवाई के दौरान कहा कि सरकार द्वारा कोयले पर लगाये गए सेस में यह आवश्यक हो जाता है कि इसके मुख्य ग्राहक, जे एस डब्ल्यू स्टिल अपने अधिकतर कॉल ट्रैफिक को कृष्णापट्टनम पोर्ट की तरफ मोड़ देंगे तथा जे एस डब्ल्यू लाईम स्टोन ट्रैफिक की तरफ स्विच आवर कर सकते हैं। इसके द्वारा प्रोजेक्ट किए गए कोल ट्रैफिक प्रस्ताव की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। इसलिए, एस डब्ल्यू पी एल ने, जुलाई 2014 के तीसरे सप्ताह तक के समय की मांग की है ताकि अपना संशोधित प्रस्ताव फाईल कर सकें।

10.2 एस डब्ल्यू पी एल द्वारा संयुक्त सुनवाई में उपयुक्त कही बातों को देखते हुए, हमारे पत्र दिनांक 26 जून 2014 के द्वारा, एस डब्ल्यू पी एल को, 18 जुलाई 2014 तक का वकत संशोधित प्रस्ताव फाईल करने तथा हमारे प्रश्नों का उत्तर जो हमारे पत्र दिनांक 4 जून 2014 में पूछे गए थे, के लिए दिया गया। एस डब्ल्यू पी एल से यह भी अनुरोध किया गया कि अपने संशोधित प्रस्ताव (जो फाईल होना है) की एक प्रति एम ओ पी टी तथा संबंधित उपयोगकर्ताओं को उनकी टिप्पणी हेतु भेजे। एम ओ पी टी और उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठनों से अनुरोध किया था कि अपनी टिप्पणी एस डब्ल्यू पी एल के संशोधित प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण को एक सप्ताह के अन्दर भेजे। यह अनुरोध, हमारे दिनांक 26 जून 2014 के पत्र द्वारा किया गया।

10.3 18 जुलाई 2014 के निर्धारित समय के काफी समय बाद एस डब्ल्यू पी एल ने अपने 1 सितम्बर 2014 के ई-मेल जो 28 अगस्त 2014 के कवर पत्र में था, के द्वारा 1 माह के अतिरिक्त समय (30 सितम्बर 2014), संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव जमा करने

हेतू की मांग कि। एस डब्ल्यू पी एल की यह मांग भी मान ली गई तथा हमारे पत्र दिनांक 4 सितम्बर 2014 द्वारा, संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव फाईल करने के समय तथा साथ-साथ हमारे 4 जून 2014 के पत्र द्वारा मांगे गए उत्तर के समय को 30 सितम्बर 2014 तक बढ़ा दिया। 30 सितम्बर 2014 तक का समय विस्तार देते वक्त, एस डब्ल्यू पी एल को यह स्पष्ट कर दिया गया था कि यदि 30 सितम्बर 2014 तक, एस डब्ल्यू पी एल से कोई सूचना नहीं मिलती है तब यह प्राधिकरण उपलब्ध सूचनाओं के आधार पर इस केस में आगे बढ़ जायेगा।

10.4 इसके बाद, एस डब्ल्यू पी एल ने पुनः इसके दिनांक 1 अक्टूबर 2014 के ई-मेल जो 30 सितम्बर के कवर पत्र में था, कहा कि सेस कि छूट/हटाना अभी भी सम्माननीय उच्च न्यायालय के साथ-साथ गोवा सरकार के पास विचारार्थ लम्बित है। इसको आधार बनाते हुए एक बार फिर एस डब्ल्यू पी एल ने एक माह के समय की मांग की (30 सितम्बर के बाद जो पिछली बार दिया गया था) जो संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव जमा करने तथा तब तक कुछ महत्वपूर्ण तथा संकटपूर्ण मुद्दे जो व्यापार पर बुरा प्रभाव डाल रहे हैं, पर कुछ स्पष्टता आ जायेगी।

10.5 उपर्युक्त, अनुरोध के सम्बन्ध में हमारे दिनांक 16 अक्टूबर 2014 के पत्र द्वारा स्पष्टता से बता दिया गया था कि इसका प्रस्ताव पिछले डेड वर्ष से अधिक से निस्तारण के लिए लम्बित है तथा इस प्राधिकरण के लिए यह अच्छा नहीं होगा कि केस को अनिश्चित काल के लिए लम्बित रखे। एस डब्ल्यू पी एल को सूचित कर दिया गया था कि उसने जो, 1 महिने का समय संशोधित प्रस्ताव फाईल करने के लिए अनुरोध किया था उसको नहीं बढ़ाया जाता है। जैसा कि पहले वर्णित है एस डब्ल्यू पी एल को स्पष्ट कर दिया गया था कि उपलब्ध जानकारी के अनुसार मामले को आगे क्रियाणवीत किया जाएगा लेकिन एस डब्ल्यू पी एल से पुनः अनुरोध किया गया था कि हमारे दिनांक 4 जून 2014 के पत्र द्वारा पूछे गए प्रश्नों के जवाब/स्पष्टीकरण 27 अक्टूबर 2014 तक अवश्य (धनात्मक) रूप से दें। एस डब्ल्यू पी एल को सूचित किया गया है कि, जैसा एस डब्ल्यू पी एल ने बताया था कि सेस पर छूट/हटाने के मामले का फैसला सम्माननीय हाई कोर्ट/गोवा सरकार के पास लम्बित हैं, यह एस डब्ल्यू पी एल द्वारा फाइल किए गए प्रस्ताव पर उल्टा प्रभाव डाल सकता है, यह इस प्राधिकरण द्वारा पास आदेश का निर्धारित समीक्षा/संशोधन के लिए अच्छे तथा काफी कारणों के साथ आगे आ सकता है जैसा कि प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 की धारा 3.3.2 में दिया गया है। एस डब्ल्यू पी एल ने, न तो हमारे प्रश्नों के उत्तर दिये तथा न ही संशोधित कीमत विवरणों जो 2013-14 के वास्तविक पर आधारित हो, तथा न ही हमारे 16 अक्टूबर 2014 के पत्र का जवाब दिया।

10.6 जब एस डब्ल्यू पी एल से कोई जवाब नहीं मिला, तब, हमारे 22 अक्टूबर 2014 के पत्र द्वारा एम ओ पी टी से एस डब्ल्यू पी एल के 2013-14 के अंकेक्षित वार्षिक खातों को उपलब्ध कराने का अनुरोध किया गया। इसके अनुसार, एम ओ पी टी ने इसके 27 अक्टूबर 2014 के द्वारा, एस डब्ल्यू पी एल के वार्षिक खातों को तुरन्त उपलब्ध कराया।

11. इस मामले के विचार विमर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में उपलब्ध है। प्राप्त विचारों का सार और उस पर सम्बन्धित पक्षों के जवाब को अलग से, सम्बन्धित पार्टियों को भेजा जायेगा। इन विवरणों को हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जायेगा।

12. इस मामले की कार्यवाही में, सम्पूर्ण इकट्ठी की गयी सूचनाओं के संदर्भ के साथ निम्नलिखित स्थिति उभर कर आती है:-

- (i) वर्तमान आधार दर (एस ओ आर) जो साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के लिए, इस प्राधिकरण द्वारा, 03 नवम्बर 2010 के आदेश से स्वीकृत की थी, उनकी मान्यता 31 मार्च 2013 तक थी। जैसा कि वास्तविकता को सामने लाने हेतु पिछले पैराग्राफों में ध्यान में लाया गया है कि विलम्बित फालोअप के बावजूद, एस डब्ल्यू पी एल ने, हमारे दिनांक 4 जून 2014 के पत्र द्वारा मांगी गयी अतिरिक्त सूचनाएं / स्पष्टीकरण का कोई जवाब नहीं दिया।

20 जून 2014 की सयुक्त सुनवाई में एस डब्ल्यू पी एल ने 3 सप्ताह का समय (18 जुलाई 2014 तक) अपने प्रस्ताव को बनाने तथा संशोधित प्रस्ताव फाइल करने हेतु मांगा, जो राज्य सरकार द्वारा कोल पर सेस लगाने के कारण था तथा समय दे दिया गया। दिनांक 18 जुलाई 2014 की निर्धारित समयावधि के बाद भी काफी समय लेने के बावजूद एस डब्ल्यू पी एल ने आगे 30 सितम्बर 2014 तक का समय अपने संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव को फाइल करने हेतु मांगा। संशोधित प्रस्ताव को फाइल करने के, तथा अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण को शीघ्रता से देने के लिए, समय विस्तार देते समय एस डब्ल्यू पी एल को यह भी सूचित किया गया था कि यदि निवेदित जानकारियां/ संशोधित प्रस्ताव 30 सितम्बर तक नहीं मिला तब इस प्राधिकरण को, उपलब्ध जानकारियों के आधार पर, एस डब्ल्यू पी एल के प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव पर आगे बढ़ना होगा। परन्तु एस डब्ल्यू पी एल ने कोई विश्वासपूर्ण जवाब नहीं दिया तथा अपने दिनांक 1 अक्टूबर 2014 के पत्र द्वारा सेस छूट/हटाने का मामला सम्मानिय उच्च न्यायालय/गोवा सरकार के पास अभी भी लम्बित है का हवाला देते हुए और आगे एक माह के समय विस्तार की मांग की।

इस संदर्भ में, स्पष्ट रूप से एस डब्ल्यू पी एल के संज्ञान में लाया गया था कि सेस की छूट/हटाने का मामला लो सम्माननीय उच्च न्यायालय/गोवा सरकार के पास लम्बित है, जैसा एस डब्ल्यू पी एल ने बताया, एस डब्ल्यू पी एल के द्वारा फाइल किए गए प्रस्ताव पर उल्टा प्रभाव डाल सकता है, यह इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत आदेश की निर्धारित समीक्षा/संशोधन के लिए अच्छे तथा काफी कारणों के साथ जैसा कि प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 की धारा 3.3.2 में उपलब्ध है, आगे आ सकता है। जैसा कि एस डब्ल्यू पी एल का प्रशुल्क, अप्रैल 2013 से संशोधन के लिए वाकी था तथा मई 2013 में फाइल प्रस्ताव को अनिश्चित काल के लिए लम्बित नहीं रखा जा सकता, एस डब्ल्यू पी एल को पुनः अवसर दिया गया कि उठाये गए प्रश्नों का जवाब 27 अक्टूबर 2014 तक दें। यह पुनः दोहराया गया कि यदि एस डब्ल्यू पी एल का जवाब नहीं मिला तो, एस डब्ल्यू पी एल के

प्रस्ताव को उपलब्ध जानकारीयों के साथ कार्यवाही के लिए आगे बढ़ाया जायेगा। एस डब्ल्यू पी एल ने कोई जवाब नहीं दिया एस डब्ल्यू पी एल ने तो, अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण के साथ मांगे गए 2013-14 के अंकेक्षित वार्षिक खातों को भी उपलब्ध नहीं कराया।

इस प्रकार, इस प्राधिकरण की सभी कोशिशें तथा लगभग 6 माह की विस्तृत फालों-अप और काफी समय तथा अवसर देने के बावजूद, एस डब्ल्यू पी एल चुप रही तथा इस प्राधिकरण के द्वारा आदेश पारित होने की तारीफ तक, निवेदित अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण जो इसके प्रशुल्क संशोधन के लिए थी को उपलब्ध कराने का कोई प्रयास नहीं किया। यह, एस डब्ल्यू पी एल को विकल्प उपलब्ध कराये जाने के बावजूद था कि वह संशोधन के लिए आगे बढ़े यदि कोर्ट/गोवा सरकार का निर्णय इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क पर उल्टा प्रभाव डाल सकता है। स्मरणिकाओं के बावजूद एस डब्ल्यू पी एल में, इसके प्रस्ताव पर, प्रयोगकर्ताओं प्रयोगकर्ताओं के संगठन की टिप्पणीयों पर जो एक विचार विमर्श प्रक्रिया का भाग था, उस पर कोई टिप्पणी उपलब्ध नहीं करायी। एस डब्ल्यू पी एल का उपर्युक्त तरीका, इस प्राधिकरण के मन में शक पैदा करता है कि एस डब्ल्यू पी एल इस प्राधिकरण के साथ निवेदित जानकारीया साक्षी करने के लिए, और इस प्राधिकरण को प्रदत्त कानूनी अधिकार, जो मुख्य पत्तन न्यास के प्रशुल्क तथा प्राइवेट टर्मिनल प्रचालकों जो वहां समय-समय पर होते हैं, के लिए तैयार नहीं है। मुख्य पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के खण्ड 48 के अनुसार इस प्राधिकरण को, मुख्य पत्तन न्यास और प्राइवेट टर्मिनल प्रचालकों जो समय-समय पर वहां प्रचालन करते हैं, उनके आधार दर को निर्धारण करने का अधिकार प्राप्त है। जैसा कि पहले कहा गया है कि एस डब्ल्यू पी एल की आधार दर 1 अप्रैल 2013 से संशोधन के लिए बाकी है। इसलिए यह प्राधिकरण, कानून द्वारा प्रदत्त अधिकारों का दायित्व निभाते हुए अपनी कानूनी ड्युटी उपलब्ध सूचनाओं के आधार पर एस डब्ल्यू पी एल के प्रशुल्क संशोधन हेतु आगे बढ़ना चाहता है। यह टिप्पणी योग्य है कि, लाइसेंसर पोर्ट, एम ओ पी टी ने हमारे प्रश्नों का उत्तर दिया तथा ट्रैफिक अनुमानों की उचितता, आय अनुमान, केपेक्स प्रोजेक्शन जो एस डब्ल्यू पी एल द्वारा दिये गए थे उनके बाद में सूचनाओं को उदगारित किया। तथा हमारे अनुरोध पर एस डब्ल्यू पी एल के अंकेक्षित वार्षिक खातों 2013-14, एक कापी हमें अग्रेशित की जबकि एस डब्ल्यू पी एल ने बेसिक वित्त रिपोर्ट भी हमें नहीं दी। उपर्युक्त स्थिति और जैसा कि पहले ही एस डब्ल्यू पी एल के संज्ञान में लाया जा चुका है हमारे पत्र दिनांक 4 सितम्बर 2014 और 16 अक्टूबर 2014 कि कंस की कार्यवाही के दौरान एकत्र सूचनाओं के आधार पर, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा फाइल प्रस्ताव को स्वीकार किया गया है।

- (ii) पिछले सामान्य संशोधन आदेश 3 नवम्बर 2010 का पैरा 13 (iii) विस्तार से बताता है कि एम ओ पी टी पर लेवी कार्गो हैडलिंग लेवर डिपार्टमेन्ट (सी एच एल डी) के भुगतान को, एस डब्ल्यू पी एल ने यह कह कर विवादित बना दिया कि यह अनुबंध की शर्तों के अनुसार नहीं है। एस डब्ल्यू पी एल द्वारा एम ओ पी टी को भुगतान असहमति का प्रदर्शन करते हुए किया गया तथा मामले को सम्बन्धित पक्षों द्वारा मध्यस्त को प्रेषित किया गया जो पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान विचाराधीन था।

पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश नवम्बर 2010 में, इस प्राधिकरण ने देखा कि यह आवश्यक है कि कुछ निश्चित खर्च टर्मिनल संचालक को ही बिना शक के स्वीकार करने चाहिए। ऐसी कुछ घटनाओं में ही, यह प्राधिकरण, सम्बन्धित कीमत मद को विभाजित करेगी जो इसकी उचितता पर निर्भर प्रशुल्क संगणन के समय होगा। अनुबंध की शर्तों तथा विवाद के निर्णय का वर्णन करते वक्त, लैंडलॉर्ड और लाइसेंस के बीच विवाद इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में नहीं है, यह पाया गया। यह सम्बन्धित पार्टियों द्वारा ही, उनके बीच हुए करार के आधार पर ही सुलझाया जाना चाहिए। उपर वर्णित कारणों से कथित आदेश में इस प्राधिकरण ने, प्रशुल्क निर्धारण में इस व्यय को स्वीकार नहीं किया था। यह प्रशुल्क आदेश कहता है कि ऐसे भुगतान अनुबंध की शर्तों के अनुसार होने थे, पिछले समय का विश्लेषण अगले संशोधन के उनके लिए जवाबदेह होगा।

जब इस विषय में स्पष्टीकरण मांगा गया कि क्या मध्यस्थता का मामला सुलझ गया है तब एम ओ पी टी ने स्पष्ट किया कि अभी तक मध्यस्थ ने अपना फैसला नहीं दिया है। जैसा कि एम ओ पी टी ने कहा है कि इस मामले में मध्यस्थ ने अभी फैसला नहीं दिया है, तब पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार सी एच एल डी की लेवी से सम्बन्धित भुगतान को अलग रखे जाने की आवश्यकता है। एस डब्ल्यू पी एल के वार्षिक खाते भी इस मद के व्यय को अलग से नहीं दिखाते। एस डब्ल्यू पी एल ने सी एच एल डी के भुगतान को निरस्त दिखाया है जो 43 लाख, 52 लाख और 108 लाख रुपये क्रमशः वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए है। इनको पिछले प्रशुल्क आदेशानुसार प्रचालन और सीधे व्यय की श्रेणी में डाला है। एस डब्ल्यू पी एल द्वारा, सी एच एल डी जो के आकड़े दिखाये गए उन पर विश्वास किया गया तथा हमारे द्वारा तैयार किए गए आकड़ों को अलग कर दिया गया।

यह, एमओपीटी तथा एस डब्ल्यू पी एल दोनों को स्पष्ट किया जाता है कि एच एल डी लेवी को, एस डब्ल्यू पी एल के प्रचालन व्यय से अलग रखने का इस प्राधिकरण के निर्णय को, मामला जो मध्यस्थ के निर्णय के लिए लम्बित है, के पूर्व निर्णय के रूप में, पेश नहीं किया जाना चाहिए।

इस सम्बंध में, यहां यह भी प्रासंगिक है कि उपर वर्णित स्थिति तथा विश्लेषण में बनाये रखी गयी स्थिति, एस डब्ल्यू पी एल को बिना कारण कोई मुश्किल पैदा नहीं करेगी। यह बाद में देखा जा सकता है कि एस डब्ल्यू पी एल के पिछले तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 का वास्तविक प्रदर्शन, अतिरिक्त अधिशेष दिखाता है जिसका 5 प्रतिशत केवल भविष्य के प्रशुल्क समायोजन के लिए माना गया जैसा कि प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.13 के उल्लेखानुसार है। यदि मध्यस्थ का निर्णय ऐसा कहता है तब एस डब्ल्यू पी एल द्वारा किया गया

भुगतान आसानी से बचे हुए अतिरिक्त अधिशेष में समायोजित किया जा सकता है। भविष्य के समय में, यदि यह भुगतान अनुबंध शर्तों के आधार पर करना पड़ा, तब अगली समीक्षा में पिछले समय का विश्लेषण करना होगा, जो उसके लिए जवाब देह होगा जैसे निर्णय प्रशुल्क आदेश 2010 में लिए गए थे।

- (iii) (अ) जैसा कि पिछले पैराग्राफों में कहा गया है, एस डब्ल्यू पी एल की वर्तमान आधार दर नवम्बर 2010 में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमानित आंकड़ों पर निर्भर रहते हुए स्वीकृत की गई थी। कथित आदेशानुसार 2010-11 से 2012-13 के अनुमानित राजस्व अधिशेष को देखते हुए, 1 जनवरी 2011 से, प्रशुल्क में 9.5 प्रतिशत की छूट को लागू किया गया था जबकि एस डब्ल्यू पी एल ने तब 32 प्रतिशत प्रशुल्क में बढ़ोतरी की मांग की थी। इससे आगे, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा, जनवरी 2011 में फाइल की गयी समीक्षा एप्लीकेशन के अनुसार, इस प्राधिकरण ने 26 जुलाई 2011 में दूसरा आदेश पारित किया था जिसमें नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेशों की अनुमानित संचालन और सीधी श्रम लागत को संशोधित किया गया। जिसका आधार एस डब्ल्यू पी एल द्वारा जमा किए गए दस्तावेजों जिसमें एस डब्ल्यू पी एल तथा जे एस डब्ल्यू आई एल के बीच हस्तदूरी सम्बन्धों के क्रियाकलापों को दर्ज किया गया था, जो कार्गो प्रहस्तन संचालन की आउट सोर्सिंग बाबत था। कथित समीक्षा आदेश में, 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित कुल अधिशेष 76 लाख के आधार पर, इस प्राधिकरण ने, नवम्बर 2010 आदेश में 9.5 प्रतिशत छूट प्रभावी करने के विरुद्ध 2006 के प्रशुल्क में यथास्थिति बनाये रखने का निर्णय लिया, पुनः निर्धारित को भारत सरकार के राजपत्र की अधिसूचना (6 अगस्त 2011) से आदेश को प्रभावी किया गया।
- (व) प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 की धारा 2.13 अधिकार देती है कि पोर्ट प्रचालकों के वास्तविक भौतिक और वित्त प्रदर्शन का प्रशुल्क वैधता समय के अन्त में, वर्तमान प्रशुल्क को निर्धारित करते समय जो प्रोजेक्शन अपनाये गए थे, की समीक्षा की जाये। एस डब्ल्यू पी एल की आधार दरों की समीक्षा नवम्बर 2010 और समीक्षा आदेश जुलाई 2011 में की गयी थी, एस डब्ल्यू पी एल का प्रशुल्क 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों पर निर्भर रहते हुए निर्धारित किया गया था। इस प्रकार, अनुमानों के साथ वास्तविकता का वर्ष 2010-11 से 2012-13 का विश्लेषण, कथित समय के एस डब्ल्यू पी एल के वास्तविक प्रदर्शन की समीक्षा के लिए किया जाये। एस डब्ल्यू पी एल का वास्तविक प्रदर्शन, कथित समय के लिए, अनुमानों की तुलना में नीचे वर्णित किया गया है।
- (स) 2010-2011 से 2012-13 के लिए वास्तविक नेट अधिशेष/घाटे का विश्लेषण करते वक्त, पिछले प्रशुल्क आदेश में जो अनुमानों की समीक्षा करने के लिए सामान्य विधि अपनायी गयी थी उसको अपनाया गया है। पिछले समय का विश्लेषण नीचे वर्णित किया गया है।
- (i) एस डब्ल्यू पी एल ने अपने कीमत विवरण में वास्तविक प्रहस्तित ट्रैफिक को 2010-11 से 2012-13 हेतु 5.84 एम एम टी पी ए, 6.48 एम एम टी पी ए और 7.56 एम एम टी पी ए उजागर किया है। इन वर्षों के लिए, एस डब्ल्यू पी एल के खाते वास्तविक ट्रैफिक 5.80 एम एम टी पी ए, 6.48 एम एम टी पी ए, 7.76 एम एम टी पी ए बताते हैं। यह यहाँ कहना उचित है कि एस डब्ल्यू पी एल द्वारा कीमत विवरण में दिखायी गयी वास्तविक आय अंकेक्षित वार्षिक खातों के समान है। इसलिए यह देखा गया कि एस डब्ल्यू पी एल द्वारा कीमत विवरण जो 2010-11 से 2012-13 के लिए दिया गया है में थोड़ा-सा अन्तर है। वार्षिक खातों में बनायी गयी ट्रैफिक जानकारी को माना जाता है।
- (ii) पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए आय के अनुमानों 1 जनवरी 2011 से 5 अगस्त 2011 का समायोजन (घटत) पक्षित आधार पर, 9.5 % प्रशुल्क छूट के प्रभाव को जो नवम्बर 2010 के आदेश में था के अनुमान तथा साथ-साथ वास्तविक आय जो आदेश के लागू होने की तिथि से हुई, जानने के लिए किया जाता है। पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए आय के अनुमान, 5 अगस्त 2011 से 31 मार्च 2013 के समय के लिए, बनाये रखा जाता है क्योंकि इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत समीक्षा आदेश में, प्रशुल्क प्रभावी छूट को वापिस ले लिया गया था जो राजपत्र में आदेश की अधिसूचना (6 अगस्त 2011 से) प्रभावी हुआ।
- (iii) एस डब्ल्यू पी एल ने, कमी/छूट (यदि कोई थी) जो संचालकों द्वारा दी गयी थी के बारे में हमारे प्रश्नों का उत्तर नहीं दिया। इस प्रशुल्क निर्धारण अभ्यास में उसको मान्यता नहीं दी गयी। एस डब्ल्यू पी एल ने, प्रस्ताव फाइल करते वक्त वर्ष 2010-11 से 2012-13 के, वास्तविक कार्गो प्रहस्तन की वास्तविक आय के संगणन को उजागर किया। एस डब्ल्यू पी एल द्वारा दिये गए आय संगणन की जांच कर इकाई दर में त्रुटि को सही किया गया तथा राउन्डिंग आफ का कार्य एस डब्ल्यू पी एल ने किया। हमारे द्वारा आंकलित कार्गो प्रहस्तन आय, हमारे द्वारा स्वीकृत वास्तविक ट्रैफिक आंकड़े और इकाई दर, आय का ऐसा आंकड़ा देती है जो एस डब्ल्यू पी एल द्वारा दिये गए आंकड़ों के नजदीक है, कुछ सूक्ष्म अन्तर देखा गया जो इस कारण से आया क्योंकि हमारी संगणना ने, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा बताये गए ट्रैफिक आंकड़ों को, छूट के प्रभाव, जो इस प्राधिकरण द्वारा पिछले प्रशुल्क आदेश में, जो जनवरी 2011 से 5 अगस्त 2011 तक प्रभावी था, को देखने के लिए समायोजित किया गया था। एस डब्ल्यू पी एल द्वारा कमी/छूट जो इसके द्वारा दी गयी हो को स्पष्ट किए जाने की स्थिति में,

हमारे द्वारा संगणन कार्गो प्रहस्तन आय, उनके आंकड़ों की पुनर्जांच में यह देखा गया है कि उन्होंने अधिसूचित अधिकतम प्रशुल्क के ऊपर 2010-11 से 2011-13 के समय के दौरान कोई कमी/छूट मान्य नहीं की थी। एस डब्ल्यू पी एल ने, विस्तृत संगठन को प्रस्तुत नहीं किया। इसलिए, पुराने समय के विश्लेषण के उद्देश्य से, वास्तविक बर्थ किराया आय जो वार्षिक खातों में रिपोर्ट की गयी थी, को विश्वास कर माना जाता है।

(iv) जैसा कि पहले वर्णित है, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा रिपोर्ट किया गया वास्तविक सी एच एल डी भुगतान, प्रचालन और सीधे श्रम व्ययों, प्रत्येक वर्ष 2010-11 से 2012-13 से अलग रखा गया है जो पिछले आदेश में पालन किए गए कदमों की तरह है।

(v) (ए) 2010-11 से 2012-13 में, तलमार्जन रख-रखाव के लिए अनुमानित, स्वीकृत लागत, पिछले प्रशुल्क आदेश में 147 लाख, 152 लाख और 158 लाख को जोड़कर कुल 457 लाख है। उसके विपरीत वार्षिक खातों में वास्तविक तलमार्जन रख-रखाव लागत, 2010-11 में 259 लाख, 2011-12 में नगण्य और 2012-13 में 314.5 लाख रिपोर्ट की गयी।

जब एम ओ पी टी से यह सुनिश्चित करने हेतु निवेदन किया गया कि एस डब्ल्यू पी एल पर पोर्ट द्वारा बनाये गए वास्तविक बिल का ब्यौरा दे तब एम ओ पी टी ने रिपोर्ट दी कि पोर्ट द्वारा एस डब्ल्यू पी एल पर तलमार्जन रख-रखाव हेतु 2011-12 में 87.21 लाख तथा 2012-13 में 190.45 लाख, कुल 277.66 लाख बैठता है। एम ओ पी टी द्वारा तलमार्जन रख-रखाव का कुल बिल जो बनाये गए उनका कुल 277.76 लाख वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए है को वार्षिक खातों में (एस डब्ल्यू पी एल के) तलमार्जन रख-रखाव कीमत जो 2011-12 में नगण्य और 2012-13 में 314.5 लाख पाया गया है से कम पाया गया। वर्ष 2011-12 के 87.21 लाख के बिल की कापी देखने पर यह देखा गया कि एम ओ पी टी द्वारा बनाये गए बिल में पयूल वृद्धि कारक को नहीं रखा गया है, इसके लिए यह दूसरा बिल बनायेगी।

इसलिए तलमार्जन के रख-रखाव की लागत, जो एस डब्ल्यू पी एल के, अंकेक्षित वार्षिक खातों में रिपोर्ट की गयी है, 2012-13 हेतु 314.5 लाख (राउन्ड आफ के बाद 315 लाख), (277.66 के स्थान पर) विश्वास की जाती है और इस विश्लेषण के लिए मानी जाती है।

(वी) पिछले प्रशुल्क आदेश में, इस प्राधिकरण ने पैरा 13 (xv) में कहा है कि, वास्तविक तलमार्जन रख-रखाव लागत जो एम ओ पी टी को दी गयी है, इस विश्लेषण के अनुमान से कम है या चल रही मध्यस्थता कार्यवाही का निर्णय, इस विश्लेषण के अनुमान से अलग आता है तो पूरा अन्तर पूरी तरह से दिया जायेगा।

आदेश के प्रथम भाग के अनुसार, वास्तविक तलमार्जन रख-रखाव लागत, वार्षिक खातों में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 में, क्रमशः नगण्य, 259 लाख और 314.5 लाख रिपोर्ट किया गया। इसका योग 573 लाख होता है जो पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित की गयी तलमार्जन रख-रखाव लागत 457 लाख से अधिक है। इसलिए वर्तमान प्रशुल्क साइकल में, इस मद में किसी समायोजन की आवश्यकता नहीं है।

आदेश के द्वितीय भाग में जैसा कि ऊपर कहा गया है, एम ओ पी टी ने बताया है कि मध्यस्थता प्रक्रिया में मध्यस्थ ने एस डब्ल्यू पी एल से विवादित विवाद में अपना निर्णय देते हुए, एस डब्ल्यू पी एल से तलमार्जन रख-रखाव की लागत वसूल करने के लिए एम ओ पी टी को बिल बनाने के लिए कहा है। लेकिन एम ओ पी टी ने बताया कि इसने मध्यस्थ के निर्णय को जिला न्यायालय में चुनौती दी है तथा मामला न्यायालय में है। इस प्रकार यद्यपि इस मामले में मध्यस्थ निर्णय आ चुका है किन्तु निर्णय अन्तिम स्थिति तक नहीं पहुँचा जैसे कि मामला सम्मानीय न्यायालय में लम्बित है। इसका मतलब है, कि एम ओ पी टी द्वारा, एस डब्ल्यू पी टी से तलमार्जन रख-रखाव की वसूली का विवाद अनसुलझा रह गया है और अभी अन्तिम स्थिति तक पहुँचना बाकी है। इसलिए, नवम्बर 2010 के आदेश के पैरा 13 (xv) के निर्णय के अनुसार, इस स्थिति में कोई समायोजन नहीं किया जा सकता है।

यदि अगले प्रशुल्क रिव्यू के समय, यदि यह पाया गया कि, लम्बित मामले का, कोर्ट का निर्णय इस विश्लेषण के अनुमानों से भिन्न है तब पूरे अन्तर को प्रशुल्क में प्रतिस्थापित किया जायेगा।

- (vi) ब्याज और वित्त व्यय और निवेश तथा जमाओं पर ब्याज की आय की कीमत विवरण में विचारार्थ नहीं किया गया है तथा पिछले प्रशुल्क आदेश की स्थिति को बनाये रखा गया है।
- (vii) अन्य सभी कीमत मदों जो वार्षिक खातों में वर्णित थी सभी पर विचार किया गया है।
- (viii) राजस्व हिस्सेदारी को उस हद तक कीमत मद माना जाता है जो दूसरे सबसे ज्यादा बोली लगाने वाले द्वारा बोला गया है। जैसे वास्तविक कार्गो प्रहस्तन राजस्व पर 13.10 प्रतिशत, वर्ष 2010-11 से 2012-13 में रिपोर्ट किया गया जो पिछले प्रशुल्क आदेशों के प्रावधानों के अनुरूप हैं, तथा यह 2005 के दिशा निर्देशों के अनुरूप है।
- (ix) पिछले, प्रशुल्क आदेश में प्रारम्भिक व्ययों के पूंजीगत भाग की भुगतान वापसी 26 वर्ष से अधिक थी। इस स्थिति को वास्तविक प्रदर्शन के आकलन के लिए अच्छी तरह से बनाये रखा है।
- (x) एस डब्ल्यू पी एल द्वारा वर्ष 2010-11 से 2011-12 में मूल्यहास को लेखा परीक्षित वार्षिक खातों के अनुरूप माना है। तथापि एस डब्ल्यू पी एल ने, वर्ष 2012-13 में मूल्यहास को एक ऋणात्मक संख्या 480 लाख माना है जो वार्षिक खातों में दी गयी सूचना है मेल नहीं खाती। एस डब्ल्यू पी एल ने, कीमत विवरण में ऋणात्मक मूल्यहास केवल एक वर्ष, 2012-13 के लिए, के आधार का कारण स्पष्ट नहीं किया है। तथा हमारे द्वारा अतिरिक्त मांगी गई जानकारी पर भी कोई प्रतिक्रिया नहीं दी है। मूल्यहास की राशि (सकारात्मक आंकड़ा) 1642.40 लाख रुपये इसके वार्षिक खातों 2012-13 में मानी गई है। आगे, प्रारम्भिक व्यय के पूंजीकृत जैसे 8.35 लाख रुपये प्रति वर्ष को 2010-11 से 2011-12 को सभी वर्षों से अलग रखा गया है, जो पिछले प्रशुल्क आदेशों के प्रावधानों के अनुरूप है।
- (xi) वार्षिक खातों में दिखाई गई शुद्ध वास्तविक सम्पत्ति का समायोजन, प्रारम्भिक खर्चों के मूल्यहास की मद को वापिस जोड़कर तथा बन्द प्रारम्भिक व्यय को घटाकर किया है। बन्द प्रारम्भिक व्यय के बिना भुगतान वापसी के भाग को, प्रतिसम्पत्तियों पर वापसी के परियोजन से, शुद्ध वास्तविक सम्पत्ति का भाग माना जाता है। यह पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुरूप है।
- (xii) दिशानिर्देशों में निर्धारित तथा प्रशुल्क आदेश की पालना का पालन करने के मापदण्डों के अनुरूप कार्य पूंजी वर्ष 2010-11 से 2012-13 में ऋणात्मक आती है, इसलिए इसको नगण्य माना है।
- (xiii) पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत स्तर के अनुरूप नियोजित पूंजी पर प्रत्येक वर्ष के लिए 16 प्रतिशत आर ओ सी ई की अनुमति दी गई है।
- (iv) कीमत विवरण वास्तविक के साथ-साथ अनुमानों का विश्लेषण पिछले समय 2010-11 से 2012-13 के लिए **संलग्नक- I** के रूप में संलग्न है। वास्तविक के साथ अनुमानों की संक्षिप्त तुलनात्मक विवरण जैसा कि प्रशुल्क आदेशों में माना गया है सारणी के रूप में नीचे दिया गया है—

विवरण	वर्ष 2010-11 से 2012-13 में कुल पूर्णता के रूप में (रुपये लाख में)		% में अन्तर
	अनुमान प्रशुल्क आदेश के अनुसार	वास्तविक	
ट्रैफिक मिलियन टन में	14.25	20.04	40.6%
प्रचालन आय	25,590*	42951	67.8%
कुल व्यय	21686	28502	31.4%
अधिशेष/घाटा रिटर्न से पहले (औसत)	3904	14449	
कार्यशील पूंजी (औसत)	16277	13964	-14.2%
कार्यशील पूंजी पर 16 प्रतिशत रिटर्न	7813	6703	-14.2%
नेट अधिशेष आर ओ सी ई के बाद (पुराने अधिशेष के समायोजन से पहले)	-3909	7746	

*प्रचालन कीमत के अनुमानों को अपडेट किया गया ताकि प्रशुल्क छूट के प्रभावों को प्रशुल्क आदेश नवम्बर 2010 जो 1 जनवरी, 2011 से प्रभावी तथा समीक्षा आदेश 26 जुलाई, 2011 जो राजपत्र की अधिसूचना जैसे 6 अगस्त, 2011 तक प्रभावी।

- (V) पुराने समय वर्ष 2010-12 से 2012-13 से सम्बंधित विश्लेषण की प्राप्तियां निम्नलिखित हैं:
- (अ) एस डब्ल्यू पी एल, वर्ष 2010-11 से 2013-14 तक कुल वास्तविक ट्रैफिक प्रहस्त, अनुमानित 14.25 एम एम टी के विरुद्ध 20.04 मिलियन मीट्रिक टन था। इस प्रकार एस डब्ल्यू पी एल ने अनुमान से 40.6 प्रतिशत ज्यादा ट्रैफिक प्रहस्तित किया।
- (ब) पिछले प्रशुल्क वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा कार्गो प्रहस्तन से अनुमानित 191.39 करोड़ रुपये के विरुद्ध 282.31 करोड़ रुपये प्रचालन आय अर्जित की। जिसके परिणाम स्वरूप 47.5 प्रतिशत का धनात्मक अन्तर आया। पिछले प्रशुल्क वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा, पोत सम्बंधित क्रिया कलापों से, अनुमानित 64.46 करोड़ रुपये राजस्व के विरुद्ध 147.20 करोड़ रुपये की प्रचालन आय

अर्जित की जिसके परिणामस्वरूप 128.3 प्रतिशत का धनात्मक अन्तर आया, पिछले प्रशुल्क आदेश में पानी सपलाई से अनुमानित 4.50 लाख रुपये (सम्बन्धित 3 वर्ष हेतु) वार्षिक अंकेक्षित खातों में वास्तविक आय रिपोर्ट नहीं की गई। इस प्रकार, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा कुल वास्तविक प्रचालन आय, पिछले प्रशुल्क साइकल 2010-11 से 2012-13, में अनुमानित 255.90 करोड़ रुपये के विरुद्ध 429.51 करोड़ रुपये थी, पिछले प्रशुल्क आदेश से तुलनात्मक रूप में कुछ अनुमानित राजस्व प्राप्तियों में 67.8 प्रतिशत का धनात्मक अन्तर था।

(स) व्यय की मद पर, वित्त और विभिन्न व्यय (एम एम ई) से वित्त और विभिन्न आय को घटाकर पड़े प्रभाव के साथ, 3 वर्षों हेतु कुल वास्तविक व्यय, पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित 216.86 करोड़ रुपये के विरुद्ध 285.02 करोड़ था। इस प्रकार, वास्तविक व्यय में पिछले प्रशुल्क आदेश की तुलना में 31.4 प्रतिशत का धनात्मक अन्तर था।

(द) वर्ष 2010-11 से 2012-13 में, अनुमानित 162.77 करोड़ कार्यशील पूंजी के विरुद्ध 139.6 करोड़ औसत थी। औसत कार्यशील पूंजी व आर ओ सी ई में अन्तर 14.2 प्रतिशत ऋणात्मक है। यहां यह कहना प्रासंगिक है कि वर्ष 2010-11 और 2011-12 में अनुमानित कार्यशील पूंजी तथा वास्तविक कार्यशील पूंजी को तुलनात्मक पाया गया है जबकि 2012-13 में अनुमानित कार्यशील पूंजी 214.11 करोड़ के विरुद्ध वास्तविक कार्यशील पूंजी 150.72 करोड़ थी जिसके परिणामस्वरूप 29.6 प्रतिशत ऋणात्मक अन्तर आया। यह अन्तर कुल बन्द परिसम्पत्तियों, जो एस डब्ल्यू पी एल द्वारा पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित की गई थी लेकिन कथित वर्ष में न लगाने के कारण है। जिसका विस्तार से वर्णन आगे आने वाले पैराग्राफों में किया जाएगा।

(ई) अनुरोध के बावजूद, एस डब्ल्यू पी एल ने निर्धारित दायरे में अनुमानित के साथ वास्तविक का विश्लेषण, 20 प्रतिशत (+)/(-) के अन्तर से अधिक के कारण को स्पष्ट करते हुए नहीं किया। इस प्रकार एस डब्ल्यू पी एल ने, प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.13 के अनुसार भौतिक व वित्त परिमाणों का विश्लेषण नहीं किया।

यह इकट्ठे कीमत विवरण में है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए, वास्तविक नेट अधिशेष का विश्लेषण किया गया जो 9042 लाख रुपये तथा इसका 100 प्रतिशत समायोजन प्रशुल्क साइकल 2013-14 से 2015-16 में माना गया। प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.13 के अनुसार यदि पिछले प्रशुल्क साइकल में वास्तविक, भौतिक और वित्त प्रदर्शन की समीक्षा, 20 प्रतिशत (+)/(-) से अधिक अन्तर दिखाती है तब इसके कारण आया लाभ/घाटे का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क साइकल में समायोजित किया जाना चाहिए। एस डब्ल्यू पी एल द्वारा 100 प्रतिशत अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन, प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.13 के अनुरूप नहीं पाया गया। इसके अलावा हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कुल अतिरिक्त अधिशेष एस डब्ल्यू पी एल विश्लेषण में 9042 लाख रुपये के विरुद्ध 7746 लाख रुपये आता है। हमारे नेट अतिरिक्त अधिशेष के विश्लेषण तथा एस डब्ल्यू पी एल के विश्लेषण में अन्तर का एक मुख्य कारण, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा, कीमत विवरण में 2012-13 में, 480 लाख रुपये का ऋणात्मक मूल्यहास हमारे द्वारा माने जाने वाले 1634 लाख रुपये के मूल्यहास जो अंकेक्षित वार्षिक खातों के अनुसार है, के कारण है। जैसा कि पहले स्पष्ट किया जा चुका है, ऋणात्मक मूल्यहास के कारणों को निर्धारित नहीं किया जा सका क्योंकि एस डब्ल्यू पी एल ने हमारे किसी भी प्रश्न का उत्तर नहीं दिया।

(एफ) हमारे द्वारा तैयार किए गए कीमत विवरण के अनुसार, एस डब्ल्यू पी एल ने रिटर्न से पहले 4034 लाख, 5431 लाख और 4984 लाख रुपये अतिरिक्त अधिशेष के रूप में अर्जित किए जिसका कुल औसत वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए 4816 लाख रुपये आता है। इस प्रकार औसत कार्यशील पूंजी पर औसत अर्जित वापसी 34.5 प्रतिशत आती है, जैसा कि निम्न सारणी में दिखाया गया है :

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11 से 2012-13 का औसत
विवरण वास्तविक अधिशेष/ एस डब्ल्यू पी एल द्वारा वापसी अर्जन से पहले	4034	5431	4984	4816.33
कुल कार्यशील पूंजी	14148	12673	15072	13964.00
कार्यशील पूंजी पर कुल अर्जित वापसी।	38.4%	39.3%	32.0%	34.5%

ऊपर विश्लेषित अनुमान और वास्तविक में अन्तर जो पिछले साइकल के लिए है तथा भौतिक परिमाण जैसे वास्तविक ट्रैफिक प्रहस्तन, वित्त प्रदर्शन, प्रचालन आय तथा व्यय 20 प्रतिशत (+) से अधिक है को देखा जा सकता है। पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 13 (viii) में इस प्राधिकरण ने कहा था कि एस डब्ल्यू पी एल द्वारा प्रक्षेपित अनुमानों को विश्वनीय मान लिया गया है तथा समीक्षा के बाद यदि कोई गैर जरूरी या गलत अनुमान पाया गया तो यह प्रशुल्क में, प्रशुल्क मार्गदर्शी के अनुसार समायोजित किया जाएगा। पिछले प्रशुल्क मार्गदर्शी में माने गए अनुमानों तथा वास्तविक में 40.6 प्रतिशत का धनात्मक अन्तर है। आगे, उर्युक्त सारणी के अनुसार एस डब्ल्यू पी एल ने, पिछले प्रशुल्क आदेश में 16 प्रतिशत आदेशित वापसी के विरुद्ध औसतन 34.5 प्रतिशत वापसी, कार्यशील पूंजी पर अर्जित की है। प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.13 के अनुसार यदि पिछले प्रशुल्क साइकल में वास्तविक भौतिक और वित्त प्रदर्शन की समीक्षा, 20 प्रतिशत (+)/(-) से अधिक अन्तर दिखाती है तब इसके कारण आया लाभ/घाटे का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क साइकल में समायोजित किया

जाना चाहिए। प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 में उर्पयुक्त व्यवस्था तथा पिछले प्रशुल्क आदेश में, ट्रैफिक प्रोजेक्शन सम्बन्धित निक्षेपण के अनुसार, एस डब्ल्यू पी एल के वर्तमान प्रशुल्क साइकल में पिछले अधिशेष को समायोजित करने का मामला, प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 के अनुसार बनता है।

(जी) पिछले अधिशेष का समायोजन करने से पहले यह सम्बन्धित है कि इस प्राधिकरण द्वारा नवम्बर, 2010 के आदेश में लिए गए निर्णय को देखा जाये। इस प्राधिकरण ने नवम्बर 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 13 (xxiv) में, उस समय की आधार दरों में 9.5 प्रतिशत की छूट को प्रभावी किया है छूट की यह मात्रा इस शर्त पर आधारित थी कि 1 अप्रैल, 2012 तक गतिशील वैगन लोडिंग तथा एकल रेल लाइन (पूरक सम्पत्तियों के साथ) अतिरिक्त परिसम्पत्तियां कमीशन की जायेंगी। कहे गए आदेश के मुताबिक एम ओ पी टी तथा एस डब्ल्यू पी एल बताये कि क्या 31 मार्च, 2012 तक ये परिसम्पत्तियां स्थापित हो चुकी हैं, यदि ये परिसम्पत्तियां जैसा कि माना गया था, कमीशन नहीं हुई है तब आदेश की आवश्यकतानुसार, एस डब्ल्यू पी एल, इस प्राधिकरण से, आगे की निर्धारित समीक्षा, अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष जो एस डब्ल्यू पी एल द्वारा नवम्बर 2010 के कथित आदेश में प्रशुल्क निर्धारण करते वक्त, इस अतिरिक्त को कुल बन्द में मानते हुए आया था, का समायोजन करने के लिए सम्पर्क करें। पिछले आदेश में, नेट योग से कुल बन्द की तर्ज वर्ष 2010-11 में 354 लाख, 2011-12 में 115.5 लाख और 2012-13 में (10667 लाख में से 2 एचएमसी कुल लागत 1629 लाख रुपये कम करके) 9038 लाख रुपये मानी गई। इस प्रकार कुल योग से कुल बन्द की तर्ज 9507.75 लाख रुपये जैसा कि पैरा 13 (xxi) (डी) की सारणी में दिया गया है, माना है।

पिछले आदेश में मानी गई ऊपर की तरह अनुमानित स्थिति के विरुद्ध, एस डब्ल्यू पी एल के अंकेक्षित खातों में वास्तविक योग से कुल बन्द, और फार्म 4 ए में 11 लाख, 142 लाख और 4777 लाख रुपये 2010-11 से 2012-13 के लिए बताया गया जो सबकुछ जोड़कर 4930.00 लाख होता है। यह बात समझ में आती है कि वर्ष 2012-13 में जोड़े गए 4616 लाख रुपये, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा 2012-13 में एच एम सी (एस) को बदलने के लिए है जैसा कि इसके प्रस्ताव में था। वास्तविक योग से कुल बन्द परिसम्पत्तियां, पिछले आदेश में माने गए कुल बन्द परिसम्पत्तियों में बड़ा अन्तर है। एस डब्ल्यू पी एल ने अपने वर्तमान प्रस्ताव में कहा है कि गतिशील वैगन लोडिंग व्यवस्था मार्च 2014 में कमीशन की जायेगी जो वास्तव में एम ओ पी टी द्वारा, जून 2014 में कमीशन की गई बतायी गई। ऊपर की स्थिति से यह निकलता है कि गतिशील वैगन लोडिंग से सम्बन्धित, एकल रेल लाइन और पूरक सम्पत्तियां, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा 31 मार्च, 2012 तक स्थापित नहीं की गई थी जो नवम्बर 2000 के आदेशानुसार कमीशन होनी थी। समय रहते न तो एम ओ पी टी ने तथा न ही एस डब्ल्यू पी एल ने, आदेश में विशेष दिशा निर्देश के बावजूद, देरी के बारे में वास्तविक स्थिति से इस प्राधिकरण को अवगत कराया। इस प्राधिकरण के दिशानिर्देशों को पालन न करने का कारण, वर्तमान कार्य में स्पष्ट नहीं किया गया। इसके बावजूद, जबकि दोनों एम ओ पी टी या एस डब्ल्यू पी एल से निवेदन किया गया था आगे वर्तमान कार्यवाही के दौरान निवेदन के बावजूद एस डब्ल्यू पी एल ने, इन परिसम्पत्तियों के कमीशन की निश्चित तारीख, कुल बन्द और अतिरिक्त अधिशेष, 2010-11 से 2012-13 में, गतिशील वैगन लोडिंग, एकल रेल लाइन और पूरक सम्पत्तियों (पिछले आदेश में अनुमानित) तथा इस खाते में आगे के प्रशुल्क में समायोजन के बारे में मांगी गई आवश्यक जानकारी को उजागर नहीं किया गया।

निवेदित सूचनाओं को, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा उपलब्ध नहीं कराया गया, गतिशील वैगन लोडर का अस्थापन, एकल रेल लाइन परिसम्पत्तियों की इजाजत, 2012-13 में कुल बन्द के अतिरिक्त के प्रभाव की समीक्षा की व्याख्या नीचे की गई है। मूल्यहास, मरम्मत और रख-रखाव लागत, बीमा और 16 प्रतिशत आर ओ सी ई कुल बन्द में निम्न योग पर गतिशील वैगन लोडिंग से सम्बन्धित, एकल रेल लाइन पूरक परिसम्पत्तियों का अनुमान और पिछले प्रशुल्क रिविजन में आदेशित की समीक्षा में 888 लाख रुपये आता है जैसा नीचे दिया गया है।

पिछले प्रशुल्क आदेश के पैरा 13 (xxi) (डी) में वर्ष 2012-13 में गतिशील वैगन लोडिंग, एकल लाइन और पूरक सम्पत्तियों को माना गया किंतु एस डब्ल्यू पी एल द्वारा 31 मार्च, 2012 तक कमीशन नहीं किया गया, इस सम्बन्ध में इनको जोड़ने के प्रभाव

विवरण	वर्ष 2012-13 में कुल बन्द में जोड़	मूल्यहास	मरम्मत	बीमा	आरओसीई 16%	कुल
ए	बी	सी	डी	इ	एफ	जी= सी से एच
सिविल						
- स्टोर सबस्टेशन	2,050.00	43.05	20.50	12.30	321.11	396.96
- एकल लोडिंग तथा पश्चिमी बांध की मजबूती के लिए सिलोज	35.00	1.47	0.35	0.21	5.36	7.39
प्लांट एवम मशीनरी						
- रेलवे लोडिंग व्यवस्था हेतु रिकलेमर	1,500.00	77.55	30.00	9.00	227.59	344.14
- साइलोज और वर्तमान व्यवस्था को जोड़ने वाला कन्वेयर	290.00	29.99	5.80	1.74	41.60	79.13
रेल लाईन तथा साइलोज हेतु बिजली की व्यवस्था	47.25	2.44	0.95	0.28	7.17	10.84
रेलवे बगलपथ	220.00	10.21	4.40	1.32	33.57	49.49
कुल योग	4,142.25	164.71	62.00	24.85	636.41	887.96 राउंड ऑफ ₹888/- लाख

इस प्रकार उपर्युक्त प्रभावशाली विश्लेषण के आधार पर यह देखा जाता है कि एस डब्ल्यू पी एल को, परिसम्पत्तियों से सम्बन्धित गतिशील वैगन लोडिंग सिस्टम, एकल रेलवे लाइन (सम्बन्धित परिसम्पत्तियों के साथ) के कमीशन में देरी के कारण अवांछित बढ़ा हुआ अधिशेष मिला जो पिछले आदेश में अनुमानित स्तर से आंकलन करने पर 888 लाख हुआ।

इसलिए, सारा अवांछित फायदा, 888 लाख जो एस डब्ल्यू पी एल को, ऊपर संदर्भित कुल बन्द में जोड़ने से, पिछले प्रशुल्क आदेश में, प्रशुल्क निर्धारण की क्रिया में एस डब्ल्यू पी एल के अनुमानों पर विश्वास से हुआ, को वर्तमान प्रशुल्क साइकल में समायोजित करने हेतु माना जाता है।

जैसा कि पहले कहा गया है कि पुनरावृत्ति की कीमत पर यह कहा जाता है कि हमारे द्वारा उपर्युक्त प्रभाव का अनुमान, एस डब्ल्यू पी एल द्वारा आवश्यक सूचनाओं को उपलब्ध न कराने के कारण किया गया। यदि एस डब्ल्यू पी एल ने, ऊपर वर्णित किसी परिसम्पत्ति को वर्ष 2012-13 में लगाया या कमीशन किया हुआ हो तो यह आवश्यक विवरण के साथ इस स्थिति तथा आंकड़ों की समीक्षा तथा आदेश के निर्धारण में इसके प्रभाव के पुनरावलोकन हेतु इस प्राधिकरण के पास आ सकता है।

- (एच) अब, पिछले अवधि के अधिशेष जो पैरा 12 (वी) (ई) और (एफ) में 7746 लाख रुपए समायोजन करने के लिए का मूल्यांकन 2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए किया है, यहाँ उल्लेखनीय है कि एस डब्ल्यू पी एल और एम ओ पी टी ने परिसंपत्तियों की गैर-तैनाती के बारे में स्थिति के उल्लेख की तथ्यात्मक सूचना 1 अप्रैल, 2012 से पहले यदि दी होती तब इस प्राधिकरण ने टैरिफ अनुचित लाभ के रु. 888 लाख को समायोजित कर दिया होता। अन्य शब्दों में वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष जो पिछले अवधि पर रु. 7,746 लाख का मूल्यांकन किया गया था रु. 888 लाख कम होता है बशर्ते इस स्थिति को 1 अप्रैल, 2012 से पहले एस डब्ल्यू पी एल या एम ओ पी टी द्वारा रिपोर्ट किया गया होता। इस प्रकार, अतीत की अवधि के 7746 लाख रुपए के अधिशेष में रु. 888 लाख अनुचित लाभ की राशि भी शामिल है जो कथित परिसम्पत्तियों की गैर-तैनाती के कारण हुई है। जब रु. 888 लाख अनुचित लाभ की राशि, अनुमानित राशि और वास्तविक राशि में नहीं है तथा कथित परिसम्पत्तियों की गैर-तैनाती के कारण हुई है, को 100% समायोजन के लिए माना जाता है जैसा कि पहले कहा गया है। 7746 लाख रुपए में से, 888 लाख रुपए पहले ही समायोजित किए हैं, कम है यानी (7746 कम 888 लाख रुपए) = 6858 लाख रुपये और 50% तत्संबंधी = अर्थात् 3429 लाख रुपए समायोजन के लिए माने जाते हैं। यहाँ यह कहना प्रासंगिक है कि वर्ष 2013-14 पहले ही जा चुका है और 2014-15 (जनवरी 2015) के अनुमोदित ऑर्डर के प्रभाव में आने तक जाने की उम्मीद है। इस प्रकार प्रभावी ढंग से, टैरिफ में वर्तमान प्रशुल्क चक्र निर्धारित से छोटा, यानी तीन साल की बजाय, चौदह महीनों की अवधि फरवरी, 2015 से 31 मार्च, 2016 के लिए हो जाएगा।

यहाँ यह प्रासंगिक है कि टैरिफ में अस्थिरता स्थिर करने और कृत्रिम रूप से एक चक्र में टैरिफ नीचे लाने से बचने के लिए इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया है कि पिछले अधिशेष को लम्बे पांच वर्षों का अन्य केसों के लिए जैसे नभ सेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड, पी एस ए एस आई सी ए एल टर्मिनल लिमिटेड, तत्काल के मामले में भी टैरिफ में उतार-चढ़ाव सामान्य करने के लिए, 50% अतिरिक्त अधिशेष का 3429 लाख रुपए को पिछली अवधि 2010-11 से 2012-13 में मूल्यांकन किए को पांच वर्षों में समायोजन के लिए माना जाता है, जिसका 114 लाख वर्ष 2014-15 (फरवरी 2015) में वह 686 लाख वर्ष 2015-16 में कुल मिलाकर 800 लाख चौदह महीने के लिए मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए माना जाता है व बाल्की 2629 लाख का अतिरिक्त अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए माना जायेगा।

- (vi) लाईसेंस समझौता एस.डब्ल्यू पी.एल द्वारा संभाले गए 5 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष एम.एम.पी.टी.ए. के न्यूनतम गारंटीड थ्रोपुट का अनुबंध करता है। 2008 में अग्रिम प्रशुल्क दिया निर्देश मौजूदा टर्मिनलों पर लागू नहीं होते एसडब्ल्यूपीएल ने 2008 में दिशा निर्देशन में दिए गए सूत्र को केवल क्षमता आंकलन के लिए उधार लिया है। एस डब्ल्यू पी एल ने बर्थ सं 5 ए व 6 ए की क्षमता की परिगणना 2008 के दिशानिर्देश में निर्धारित सूत्र को उधार लेकर प्रस्तुत की है। पोत मापदंडों व हैंडीमैक्स पोत के लिए 15000 टन प्रतिदिन की हैंडलिंग दर पर पेनामैक्स पोत के लिए 30000 टन प्रतिदिन का अंगीकार करते हुए दो बर्थों की कुल घाट क्षमता 11.11 एम एम टी आकलित की जाती है। दोनों बर्थ सं. 5 ए व 6 ए के लिए अधिकतम यार्ड क्षमता स्टैकिंग क्षेत्र के 33000 वर्ग मीटर, स्टैक क्षेत्र के 80 प्रतिशत उपयोग (2008 के दिशा निर्देशन में निर्धारित 70 प्रतिशत मानदंडों के अपेक्षा) 15 टन प्रति वर्गमीटर के स्टैकिंग कारक व 18 के कारोबार को ध्यान में रखते हुए 5.00 एम एस वी टी ए आकलित की जाती है। 2008 के दिशा निर्देशनों के सिद्धान्तों का अनुसरण करते हुए, दोनों क्षमताओं में से कम अर्थात् 5 एम एम टी पी ए टर्मिनल की इष्टतम क्षमता मानी जाती है।

इष्टतम घाट क्षमता का हिसाब करने में कुछ फर्क प्रेक्षित किया जाता है। जैसे कि एस डब्ल्यू पी एल द्वारा मानी गई हैंडलिंग दर 2008 के दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित आउटपुट मानदंडों से मेल नहीं खाती, हैंडलिंग दर विभिन्न प्रकार के कार्गो सम्भालने एवं विभिन्न पोतों का हिस्सा जो क्षमता परिकलन में नहीं लिया जाता, की निर्भरता पर तबदील होगा, इष्टतम यार्ड क्षमता परिकलन अंतःगति वैगन लोडर के साधिकार से अपेक्षित स्टैकिंग व टर्नओवर मापदंडों में सुधार को नहीं दिखाती, इत्यादि, क्षमता परिकलन में फर्क दिखाते हुए एस डब्ल्यू पी एल से क्षमता परिकलन के पुनर्आंकलन के लिए अनुरोध किया गया था। एस डब्ल्यू पी एल ने इसका जवाब नहीं दिया है।

यह देखा जाता है कि एस डब्ल्यू पी एल ने वास्तव में वर्ष 2011-12, 2012-13 व 2013-14 में क्रमशः 6.48, 7.76 व 8.53 एम एम टी पी ए इन वर्षों के दौरान इसके द्वारा आकलित 5 एम एस टी पी ए की इष्टतम क्षमता की अपेक्षा संभाला है। यह कहने की जरूरत नहीं है कि लाईसेंस समझौते में अनुबंधित एम जी टी से टर्मिनल की मानक क्षमता अधिक होगी। इसलिए एस डब्ल्यू पी एल को सलाह दी जाती है कि अगले प्रशुल्क समीक्षा के समय टर्मिनल की क्षमता का उसमें प्रेक्षित किए गए फर्क को ध्यान में रखते हुए आकलित करें।

उपरोक्त के बावजूद एम ओ पी टी. ने समर्थन किया है कि एस डब्ल्यू पी एल द्वारा संचालित बर्थ संख्या टी पी ए 6ए व 5ए की स्थापित क्षमता वर्ष 2013 तक 5 एम एम पी टी ए मानी जाती है। अतः गति वैगन लोडिंग को साधकार करने के साथ जैसा की एम.ओ.पी.टी. ने बताया है यार्ड की 7.5 बढ़कर एम.एम.पी.टी.ए. हो जायेगी। एम.ओ.पी.टी. द्वारा बताये गए स्थिति के आधार पर वर्ष 2014-15 से आगे टर्मिनल की इष्टतम एस.डब्ल्यू.पी.एल. द्वारा विचार किए गए 5 एम.एम.पी.टी.ए. की बजाय 7.5 एम.एम.टी.पी.ए. मानी जाती है।

- (vii) एस.डब्ल्यू.एल. के दिनांक 3 नवम्बर, 2010 के पिछले प्रशुल्क समीक्षा आदेश के दौरान इस अधिकरण के आदेश के पैरा 12(VIII) व वर्ष 2010 में पुनः अवलोकन से पहले के आदेश सं टी.ए.एम.पी./19/2006 एस.डब्ल्यू.पी.एल. दिनांक 29 दिसम्बर, 2006 में भी यह प्रेक्षित किया था की मांग को मानने व रोड डिलिवरी मामलों को शामिल करने के लिए एक वैकल्पिक संचलन योजना बनाने के लिए सहमत हो चुके थे।

एस.डब्ल्यू.पी.एल. द्वारा कार्गो के सड़क आवागमन के लिए सुविधाओं के विकास का मामला यहां तक प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान 2004 में विद्यमान था। प्रशुल्क के प्रारम्भिक निर्धारण में भी, कुछ उपयोगकर्ताओं के द्वारा किए गए प्रस्तुतियों को देखते हुए एस.डब्ल्यू.पी.एल. व एम. ओ.पी.टी. दोनों उपयोगकर्ताओं की मांग विशेष रूप से जो छोटी मात्राओं में आयात करते हैं, रोड डिलिवरी मामले शामिल करने के लिए वैकल्पिक परिचालन योजना बनाने के लिए सहमत हुए। 2006 में प्रशुल्क परिशोधन के दौरान एम.ओ.पी.टी. यह साफ कर चुकी थी एस.डब्ल्यू.पी.एल. से रोड साधन द्वारा कोयला कोक / कार्गो संभालने के लिए टर्मिनल पर सुविधाएं उत्पन्न करने के लगातार अनुनय के बावजूद, एस. डब्ल्यू.पी.एल. ने लघु मात्रा उपयोगकर्ताओं के मांगों को रोड साधन द्वारा कार्गो संभालने के लिए जरूरी सुविधाओं का विकास नहीं किया। कुछ उपयोगकर्ताओं द्वारा दायर रिट याचिका के संबंध में गोवा में उच्च न्यायालय बॉम्बे ने कोयले के हैंडलिंग के बारे में निर्णय लेने का जी.एस.पी.सी.बी. के निर्देशों के अनुपालन की दशा में जहाजरानी के मंत्रालय को निर्देश दिया उस समय के सचिव जहाजरानी से मुलाकात के दौरान, एस.डब्ल्यू.पी.एल. रोड साधन माने के लिए सहमत हो गई थी अगर एस.ओ.पी.टी. कार्गो भंडार के लिए बर्थ संख्या 7 के पीछे लगभग 10,000 वर्ग मीटर की जगह उपलब्ध कराती। जैसा कि दिनांक 3 नवम्बर के आदेश के पैरा 13(VIII) में इस संबंध में कहा है, उस समय सचिव (जहाजरानी) के आदेश संख्या पीडी/13011/1/2005 एम.ओ.पी.टी. दिनांक 15 दिसम्बर, 2005 के उचित संचालित अंश निम्नलिखित हैं :

“17. गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड समेत सभी संबंधितों के मतों/टिप्पणियों व उपर्युक्त परिस्थितियों को ध्यान में रखने के बाद मैं, निम्नलिखित निष्कर्ष पर पहुंचा हूँ:-

(i) एस.डब्ल्यू.पी.एल. द्वारा लाईसेंस प्राप्त परिसर में बाधाओं को ध्यान में रखते हुए एम.ओ.पी.टी. को संख्या 11 पर वैकल्पिक सुविधा विकसित किए जाने तक बल्क कार्गो/कोक सम्भालना जारी रखना पड़ेगा पत्तन बर्थ सं. 10 पर यहां यात्री/कुज जहाजों के लिए सुविधा उपलब्ध करायी जाती है। क्लीन ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन कर सकती है। पत्तन बर्थ सं 10 पर भी बल्क कोक प्रहस्तन ही सोच सकता है बशर्त की पत्तन उपयोगकर्ताओं द्वारा बर्थ की सफाई का रखरखाव पत्तन की संतुष्टि के लिए किया जाता है।

(ii) यह देखा जाता है कि टर्मिनल आपरेटर की अक्षमता के कारण पत्तन बर्थ संख्या 10 व 11 पर कोयला व कोक परिचालन के प्रहस्तन को जारी रखने के लिए पत्तन को बाध्य किया जाता है। एस.डब्ल्यू.पी.एल. को सड़क द्वारा लगाये गए कार्गो को संभालना है। इन परिस्थितियों में, न्यूनतम गारंटी थ्रोपुट के संबंध में लाईसेंस समझौते के मौलिक अनुच्छेद में संशोधन उचित नहीं समझा जाता है।

(iii) कोयला व कोक के प्रहस्तन के समय उपयोगकर्ता को सभी जरूरी प्रार्यावरण संबंधी सुरक्षा उपायों का जिम्मा लेना चाहिए। ये उपाय गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के साथ मशवरा कर कार्यान्वित किए जाएंगे। बोर्ड को लागू अधिनियम के अन्तर्गत प्रार्यावरणीय मानकों के अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए उपायों को उपर्युक्त रूप से निरीक्षण करना चाहिए। एम.ओ.पी.टी. को जरूरी सहारा देना चाहिए। अगर जरूरत पड़े तो स्थानीय नागरिकों की समिति को भी शामिल किया जाना चाहिए।

”

एमओपीटी से एस.डब्ल्यू.पी.एल. अतिरिक्त भूमि आवंटन के मामले में आगे के विकास की स्थिति और सड़क साधन द्वारा निकासी के विकास के लिए अगर कोई कार्य एस.डब्ल्यू.पी.एल. द्वारा किया गया कि सूचना मांगने के अनुरोध पर एम.ओ.पी.टी. ने बताया कि एस.डब्ल्यू.पी.एल. को कोई अतिरिक्त भूमि नहीं आवंटित की गई है। तथा एस.डब्ल्यू.पी.एल. के पास ट्रक लोडिंग प्रणाली द्वारा कोयले की निकासी के लिए कोई सुविधा नहीं है।

उक्त वक्त के सचिव (जहाजरानी) के निदेशों के लगभग नौ साल बीत जाने के बाद भी, एस.डब्ल्यू.पी.एल. के कथित तौर पर पत्तन से मांग किए जाने पर आवंटन किए जाने के कारण अतिरिक्त भूमि की कमी के कारण सड़क साधन द्वारा कार्गो की निकासी के लिए सुविधाओं का विकास नहीं किया है। एम.ओ.पी.टी. द्वारा भूमि के गैर आवंटन के कारण अस्पष्ट हैं।

- (viii) एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने वर्ष 2013–2014 से 2015–2016 के लिए अनुमान प्रस्तुत किए हैं। चूंकि वर्ष 2013–2014 पहले ही बीत चुका था। एस.डब्ल्यू.पी.एल. से पहले अनुरोध किया गया था कि लागत विवरण में दिये गए आंकड़ों से वार्षिक खातों में बताये गए आंकड़ों का सामंजस्य करते हुए वर्ष 2013–14 के लिए अनुमानों को वास्तविक आंकड़ों के अपडेट करे एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने न तो उत्तरिवर्तित लागत विवरणों व न ही 2013–14 के अंकेक्षित वार्षिक खातों के प्रति उपलब्ध कराई है। हमारे अनुरोध पर एम.ओ.पी.टी. ने वर्ष 2013–14 के लिए एस.डब्ल्यू.पी.एल. के अंकेक्षित वार्षिक खाते अग्रेषित किए हैं। चूंकि वर्ष 2013–14 बीत चुका है। 2013–2014 के अनुमान बाद के अनुच्छेदों में दिये गए हैं। विश्लेषण की दशा में वार्षिक खातों के आधार पर वास्तविकों के साथ प्रतिस्थापित किए जाते हैं।
- (ix) एस.डब्ल्यू.पी.एल. द्वारा दायर लागत विवरण वर्ष 2013–14 के लिए यातायात 6.52 एम.एम.टी.पी.ए. का प्रस्ताव करता है। एस.डब्ल्यू.पी.एल. के अंकेक्षित खाते इसके द्वारा प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात को 8.53 एम.एम.टी.पी.ए. के महत्वपूर्ण उच्च स्तर पर बताते हैं। एम.ओ.पी.टी. ने एस.डब्ल्यू.पी.एल. द्वारा प्रहस्तन किए गए वास्तविक कोयला यातायात को 7.76 एम.एम.पी.टी.ए. व स्टील यातायात का 1.08 पी.एल. के वार्षिक खातों में बताए गए 8.53 एम.एम.पी.टी.ए. कुल 8.54 एम.एम.पी.टी.ए. एस.डब्ल्यू.पी.एल. के वार्षिक खातों में बताए गए 8.53 एम.एम.पी.टी.ए. के पास है वास्तविक यातायात एस.डब्ल्यू.पी.एल. के अंकेक्षित खातों में वर्ष 2013–14 में 8.53 एम.एम.पी.टी.ए. बताए गए, को माना गया है।
- वर्ष 2014–15 व 2015–16 के लिए एस.डब्ल्यू.पी.एल. द्वारा प्रोजेक्ट 7.02 एम.एम.पी.टी.ए. व 7.52 एम.एम.पी.टी.ए., एस.डब्ल्यू.पी.एल. द्वारा 2013–14 के वास्तविक 8.53 एम.एम.पी.टी.ए. के विपरीत है। एस.डब्ल्यू.पी.एल. द्वारा अनुमानित यातायात वर्ष 2014–15 में व 2015–16 में प्रहस्तन किए गए हैं 17.7 प्रतिशत व 11.8 प्रतिशत है जो वर्ष 2013–14 के वास्तविक यातायात की अपेक्षा कम है।
- एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने अप्रैल, 2013 के प्रस्ताव में, प्रोजेक्शन के कमी के अनुमान को उचित ठहराने की कोशिश की है। नये कोयला टर्मिनल जो एम.ओ.पी.टी. के बर्थ सं. 7 पर संबंधित तौर पर परिचालन करना शुरू करने वाली है, के विकास के बारे में, एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने इसके द्वारा अतीत में प्राप्त किए गए यातायात की मात्रा को प्राप्त करने की परेशानी जतायी है। आगे, एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने यह बताया है कि पांचों की उपलब्धि दो टर्मिनल संचालकों द्वारा हिस्सेदारी की जायेगी जो एस.डब्ल्यू.पी.एल. के लिए इसके द्वारा अतीत में प्रहस्तन किए गए कार्गो की मात्रा प्राप्त करने में परेशानी पैदा करेगा।
- जब एम ओ पी टी से एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए ट्रैफिक प्रोजेक्शन के औचित्य पर टिप्पणी करने का अनुरोध किया गया, पत्तन ने प्रथम दृष्ट्या एसडब्ल्यूपीएल के विचारों का समर्थन किया, एमओपीटी ने बताया है कि वर्ष 2013–14 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 7.46 एमएमटीपीए पर प्रहस्तन किए गए वास्तविक कोयला यातायात 8 पांचे प्रतिदिन के चरम लोडिंग दर पर था। पत्तन ने यह भी स्वीकार किया है कि नये बीओटी ऑपरटर के प्रचालनों में शुरुआत के साथ, एसडब्ल्यूपीएल के लिए पांचों को उपलब्धता रेलवे लाइनों के दोहरीकरण तक जो कि 2016 से पहले पूरी होनी अपेक्षित नहीं है, 25 प्रतिशत की कमी अपेक्षित है, इसलिए, एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल का मत कि वर्ष 2014–15 में अंतगति वैगन लदान प्रणाली को साधिकार करने के बावजूद एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2014–15 व 2015–16 में प्रहस्तन किए गए कोयले के यातायात में कमी आना अपेक्षित है, का समर्थन किया है। एमओपीटी ने साफ-साफ कहा है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2014–15 व 2015–16 के लिए क्रमशः 6.25 मिलियन टन व 6.50 मिलियन टन प्रक्षेपित कोयला यातायात युक्तिसंगत है। एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोयला के अलावा कार्गो के लिए अनुमानित यातायात पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।
- एसडब्ल्यूपीएल द्वारा की गई प्रस्तुतियों को ध्यान में रखते हुए और बनाते हुए कि एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल की वर्ष 2014–15 व वर्ष 2015–16 के लिए यातायात प्रक्षेपण को युक्तिसंगत पाते हुए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा इन दो सालों के लिए अनुमानित स्तर पर यातायात प्रक्षेपण माने जाते हैं।
- (x) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2013–14 से 2015–16 के लिए प्रक्षेपित थ्रोपुट के लिए प्रशुल्क का मौजूदा स्तर पर अनुमानित आय निम्न प्रकार से विश्लेषित की जाती है :
- (अ) वर्ष 2013–14 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित बर्थ भाड़ा आय रु. 4268 लाख है। हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में अनुमानित बर्थ भाड़ा आय वर्ष 2013–14 के लिए वार्षिक खातों में बताए गए वास्तविक आय के साथ रुपये 7831 लाख पर उत्तरिवर्तित की जाती है।
- इसके बाद के दो वर्षों 2014–15 व 2015–16 के लिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित बर्थ भाड़ा आय क्रमशः रु. 4597 व रु. 4929 लाख है।
- यह देखा गया है कि वर्ष 2013–14 में बताये गए वास्तविक बर्थ भाड़ा आपकी तुलना में वर्ष 2014–15 व 2015–16 में क्रमशः 41 प्रतिशत व 37 प्रतिशत की घटौती है, बर्थ भाड़ा आय में घटौती तत्संबंधी अवधि के लिए कार्गो यातायात में घटौती के साथ तुलनीय नहीं है जब एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित बर्थ भाड़ा आय और पोत प्रक्षेपण के युक्तिसंगति पर एमओपीटी से अनुरोध किया गया, एमओपीटी ने बताया कि वर्ष 2013–14 व 2015–16 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तन वास्तविक पोतों की संख्या 159 है व यह भी पुष्टि की कि वर्ष 2014–15 की संख्या क्रमशः 134 व 139 युक्तिसंगत है, इसलिए विनिमय दर के साथ उत्तरिवर्तित होने की दशा में विचार व भरोसा किया जाता है। बर्थ भाड़ा की संगणना का अवलोकन करने पर, यह देखा जाता है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा डॉलर मुल्यवर्गीत बर्थ भाड़ा आय के अनुमान लगाने के लिए विनिमय दर 1 यूएस डॉलर = 53 मानी है। हमारे विश्लेषण में अप्रैल, 2014 से दिसम्बर 2014 तक 01 यूसी डॉलर = रु. 60.53 के इस

अवधि के लिए प्राप्त औसत विनिमय दर के आधार पर बर्थ भाड़े से आय अनुमानित की जाती है। इस अवधि के पश्चात्, विनिमय दर इस मामले के विश्लेषण को अन्त करते समय की मौजूदा 1यूएस डॉलर=रु. 62.42 विनिमय दर पर उत्परिवर्तित की जाती है।

ऊपर व्याख्या किए गए बदलावों की दशा में, वर्ष 2014-15 व 2015-16 में क्रमशः रु. 4597 लाख व रु. 4929 लाख एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित बर्थ भाड़ा आय की अपेक्षा इसी अवधि के लिए रु. 5291 लाख व रु. 5806 लाख की बर्थ भाड़ा आय अनुमानित की जाती है।

एसडब्ल्यूपीएल के पिछले प्रशुल्क समीक्षा के दौरान, इस प्राधिकरण ने अंकेक्षित किया था कि बर्थ भाड़ा आय केवल एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिये गए पोत मापदंडों व उत्पादकता पर निर्भर करता था व अगले प्रशुल्क समीक्षा के समय अगर बर्थ भाड़ा के अनुमान के लिए निर्भर किए जाने मापदंडों के वास्तविक आंकड़े महत्वपूर्ण रूप से विविध पाये गए, तो अगले प्रशुल्क समीक्षा में अतिरिक्त राजस्व उपार्जन पूर्णतः संभजित किया जायेगा।

इस प्रकार नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 13 (ix) (ए) में जैसा कि इस प्राधिकरण ने अनुबंधित किया है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वास्तविक मापदंडों के संदर्भ में सत्यापित करने की जरूरत है। इस प्रसंग में, एसडब्ल्यूपीएल से वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्राप्त किए गए उत्पादकता, पोत के पार्सल आकार व औसत जीआरटी के वर्षवार विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था, जैसा कि पहले कहा गया है, एसडब्ल्यूपीएल ने पिछले आदेश में निर्भर किए गए पोत मापदंडों के संदर्भ में वास्तविक पोत मापदंडों के जरूरी विवरण प्रस्तुत नहीं किए हैं। जरूरी सूचना को उपलब्ध कराने के अभाव में, वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण अभ्यास में वास्तविक पोत मापदंडों के संदर्भ में पिछले प्रशुल्क आदेश में निर्भर किए गए पोत मापदंडों को सत्यापित करने का अभ्यास सम्भव नहीं है, इसलिए, अनिवार्य रूप से अगले प्रशुल्क समीक्षा के दौरान चालू करने के लिए आस्थगित किया जाता है। अगर अगले प्रशुल्क समीक्षा के समय, 2010 के प्रशुल्क आदेश में बर्थ भाड़ा अनुमान करने के लिए निर्भर किए गए मापदंडों के वास्तविक वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उपलब्ध कराये गए वास्तविकों से महत्वपूर्ण रूप से विविध प्ये जाते हो, अगर कोई उपार्जित अतिरिक्त राजस्व हो तो उसे जैसा कि नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश में कहा गया है, पूर्ण रूप से अगले प्रशुल्क समीक्षा में संभजित किया जायेगा।

- (व) वर्ष 2013-14 के लि. एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित कार्गो प्रहसतन आय रु. 8993 लाख है, हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में वर्ष 2013-14 के लिए इसके वार्षिक खातों में बताये गए वास्तविक आय से अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय रु. 12.337 लाख पर उत्परिवर्तित की जाती है।

एसडब्ल्यूपीएल ने मौजूदा प्रशुल्क लागू करते हुए वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए प्रक्षेपित यातायात के लिए कार्गो प्रहस्तन क्रियाकलाप से राजस्व अनुमान की विस्तृत संगणना प्रस्तुत की है, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आप संगणना नियमानुकूल पायी जाती है व इस प्रकार आगे के अनुच्छेदों में व्याख्यित भंडारण आय के अनुमान में बदलाव की दशा में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर माना जाता है।

- (स) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए भंडारण आय रु. 100 लाख पर एकरूप से अनुमानित की है, जैसा कि पहले कहा गया है, एसडब्ल्यूपीएल ने न ही इस अनुमान का आधार का औचित्य बताया है और न ही उसे किसी संगणना से सामर्थित किया है। वर्ष 2013-14 के लिए वार्षिक खातों में दी गई वास्तविक भंडारण आय रु. 302 लाख है। विगत अवधि 2010-11 से 2012-13 के लिए वास्तविक भंडारण आय क्रमशः रु. 316 लाख, रु. 577 लाख व रु. 180 लाख बतायी गई है। यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2010-11 से 2013-14 के लिए औसत भंडारण आय रु. 300 लाख से रु. 343.75 लाख के दायरों में रहा है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किसी विस्तृत संगणना व औसत वास समय के विश्लेषण को उपलब्ध कराने के अभाव में, यह मानना युक्तिसंगत होगा कि वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए भी तत्काल पिछले वर्ष 2013-2014 के प्रचलित मापदंड जारी रहेंगे। इस आधारिका पर, वर्ष 2013-15 व 2015-16 के लिए अनुमानित यातायात के लिए यथानुपात समायोजित किया जाता है। तदनुसार, वर्ष 2014-15 व 2015-2016 के लिए क्रमशः रु. 249 हमारे विश्लेषण में विचार किया जाता है।

- (द) मौजूदा दरों का पैमाना पोतो में जल की आपूर्ति के लिए प्रशुल्क निर्धारित करता है। एसडब्ल्यूपीएल ने भविष्य के प्रक्षेपणों में सादे जल की आपूर्ति से किसी आय का अनुमान नहीं किया है। वास्तव में, पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के तीन सालों के रु. 1.50 लाख के प्रति वर्ष अनुमानित आय की अपेक्षा वर्ष 2010-11 से 2013-14 के विगत चार सालों के लिए बतायी गयी वास्तविक आय को नहीं दिखाता है। एसडब्ल्यूपीएल ने पैमाने की दरों में इस मद के लिए प्रशुल्क निर्धारण के औचित्य पर हमारे प्रश्नों का जबाब नहीं दिया है, अगर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई सेवा उपलब्ध नहीं करायी जाती। चूंकि एसडब्ल्यूपीएल न पिछले चार सालों के लिए इस मद के अन्तर्गत कोई आय नहीं बतायी है व अगले दो वर्षों 2014-15 व 2015-16 के लिए इस प्रशुल्क मद के लिए कोई आय प्रक्षेपित की है और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दायर वार्षिक खाते व लागत

विवरण में ताजे जल की खरीदार के लिए कोई खर्च न दिखाने को मानते हुए, यह मानना तर्क संगत होगा कि एसडब्ल्यूपीएल यह सेवा उपलब्ध नहीं करा रही है व इस प्रशुल्क मद को दरों के पैमाने से हटा दें ।

अगर एसडब्ल्यूपीएल पोतों को ताजे जल की पूर्ति उपलब्ध कराने का निर्णय लेती है तो उस स्थिति में यह अपने प्रस्ताव को न्याय संगत करने के लिए उचित लागत विवरणों के साथ प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण के पास आ सकते हैं ।

(इ) उपरोक्त बदलावों की दशा में, 2014-15 व 2015-16 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित आय रु. 13,261 लाख, रु. 14,372 लाख व रु. 15,486 लाख की अपेक्षा इस अवधि में क्रम सं. 15,215 लाख व रु. 16,529 लाख की अनुमानित आय व वर्ष 2013-14 वास्तविक में संशोधित कुल संचालन आय रु. 20,168 लाख मानी जाती है ।

(xi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशनों का अनुच्छेद 2.5.1 चाहता है कि प्रमुख पत्तनों/टर्मिनल संचालकों का व्यय प्रक्षेपण भारत सरकार द्वारा सभी वस्तुओं के लिए घोषित थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान गति के संदर्भ में कीमतों में उतार चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात की तर्ज पर होना चाहिए । वर्ष 2014-15 के दौरान निपटारा किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के बारे में अंगीकार किए गए वृद्धि कारक को 6 प्रतिशत पर घोषित किया जाता है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कुछ लागत मदों जैसे बिजली की लागत, ईंधन लागत इत्यादि के अनुमान के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रयुक्त वार्षिक वृद्धि 6 प्रतिशत पर अनुमेय सीमा से ज्यादा पायी जाती है । हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए अनुमान 6 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक को लागू करते हुए तत्संबंधित पिछले वर्षों के वास्तविक/अनुमान के उपर जहाँ कहीं थी एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रयुक्त वार्षिक वृद्धि कथित स्तर से ज्यादा है, संशोधित किए जाते हैं ।

(xii) (क) संचालन व प्रत्यक्ष मजदूर लागत कार्गो प्रहस्तन खर्चों (मजदूर सहित) प्रति है जो कथित तौर पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बाहरी ठेके दिये गए स्टीवटोरिंग के लिए प्रत्यक्ष मजदूर, भंडारण, वैगन में कार्गो के लदान, मशीनी प्रहस्तन प्रणाली के संचालन को सभाविष्य करती है एसडब्ल्यूपीएल प्रत्येक कार्गो समूह के लिए अगले तीन सालों के लिए मौजूदा यूनिट दर व अनुमान इंगित करते हुए प्रत्यक्ष मजदूर व संचालन लागत का विस्तारपूर्ण लेखा-जोखा भेजा है, लेखे -जोखे में अंगीकार यूनिट दरों का सत्यापन चूंकि अनुरोध के बावजूद एसडब्ल्यूपीएल ने अनुबंध दस्तावेज नहीं भेजे, नहीं किया सका । इस प्रकार, अंगीकृत यूनिट दरों को सत्यापित करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वैध अनुबंध प्रति प्रस्तुत करने के आभाव में, जैसा कि आगे के अनुच्छेदों में बताया गया है कि अगले दो वर्षों 2014-15 व 2015-16 के लिए इस मद के अन्तर्गत खर्च अनुमान के लिए वर्ष 2013-14 के लिए वार्षिक खातों में बताये गए वास्तविक कार्गो प्रहस्तन व्ययों को आधार रूप मानना युक्ति संगत नहीं पाया जाता है ।

(ख) जैसा कि पहले कहा गया है, कार्गो प्रहस्तन व्यय कथित तौर पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को भुगतान किए गए विवादित कर सीएचएलडी को शामिल करता है । पहले व्याख्या किए गए कारणों के लिए, कार्गो प्रहस्तन खर्चों में शामिल किए गए सीएचएलडी घटक को जैसा कि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए किया 2013-14 में सीएचएलडी भुगतान के प्रति रु 83 लाख की अनुमानित राशि का लोप दिखाया है । एसडब्ल्यूपीएल के 2013-14 के लिए पृथक रूप से इस व्यय के मद को नहीं बताते, वर्ष 2012-13 में यह देखा जाता है कि, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उक्त वर्ष में प्रहस्तन किए गए 7.76 एमएमटीपीए के वास्तविक यातायात के लिए लोप किए गए सीएचएलडी खर्च इसमें लागत विवरण में रु. 108 लाख है । इस प्रकार, वर्ष 2012-13 के लिए इस खाते पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिये गए वास्तविकों के रुबरु उक्त वर्ष में 8.53 एमएमटीपीए के प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात के लिए यथानुपात के आधार पर वर्ष 2013-14 के लिए अपवर्जित किया जाने वाला सीएचएलडी खर्च तक पहुंचा जाता है । वर्ष 2013-14 के लिए अपवर्जित किया जाने वाला सीएचएलडी खर्च तक पहुंचा जाता है । वर्ष 2013-14 के लिए यथानुपात आधार पर पहुंचे सीएचएलडी भुगतानों के लिए अपवर्जन का अनुमान रु. 118.72 लाख आता है (अर्थात् रु. 108 लाख @ 7.76 एमएमटीपीए X 8.53 एमएमटीपीए = रु. 118.72 लाख), तदनुसार , वर्ष 2013-14 के लिए बताये गए वास्तविक कार्गो प्रहस्तन व्यय से रु. 118.72 लाख अपवर्जित किए जाते हैं । कार्गो प्रहस्तन खर्च, जो वर्ष 2013-14 के लिए मानी गई है उपरोक्त समायोजन को मद्देनजर रखते हुए रु. 6180 लाख आती है । जैसा कि पहले कहा गया है, वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए अनुमानों की युक्तिसंगति को सत्यापित करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल ने अनुबंध की प्रतियाँ नहीं भेजीं , एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुबंध की किसी भी प्रति को प्रस्तुत करने के अभाव में यह युक्तिसंगत पाया जाता है कि तत्काल पूर्व वर्षों अर्थात् 2014-15 में बताये गए वास्तविक खर्च पर आधारित इस मद के अन्तर्गत खर्च का अनुमान किया जाता है व यातायात में वृद्धि के लिए समायोजन व प्रयोज्य वृद्धि कारक को अनुमति दी जाती है । यह 2005 के दिशानिर्देशनों के अनुच्छेद 2.5.1 में निर्धारित दृष्टिकोण के अनुसार भी है । संयोगवश विभिन्न वार्षिक वृद्धि कारक को प्रयोज्य करने के सिवाय एसडब्ल्यूपीएल ने इस दृष्टिकोण का अनुसरण किया है । वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए, 2005 के दिशानिर्देशनों के अनुच्छेद 2.5.1 में निर्धारित दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए यातायात वृद्धि के लिए समायोजित कर व पूर्व वर्षों के

अनुमानों पर 6.5 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि को प्रयोज्य कर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपनाये गए दृष्टिकोण पर भरोसा किया जाता है व वर्षों 2013-14 के संशोधित वास्तविक कार्गो प्रहस्तन खर्च को जैसा कि पहले कहा गया है आधार मानने के सिवाय व दो वर्षों 2014-15 व 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक वृद्धि कारक को एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपनाये गए 6.5 प्रतिशत के बजाय 6 प्रतिशत पर प्रतिबंधित कर, अनुसरित किया जाता है ।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा के अनुरोध किया गया था कि इस द्वारा बाहरी ठेके में दिये गए क्रियाकलापों के लिए प्रतियोगितात्मक निविदा व दूर का संबंध बनाने की बात की पुष्टि करें व इसका जरूरी दस्तावेजों में समर्थन करें । एसडब्ल्यूपीएल ने इस संबंध में हमारे प्रश्नों का जबाब नहीं दिया है । पिछले प्रशुल्क समीक्षा के दौरान एसडब्ल्यूपीएल ने अपने समीक्षा में प्रार्थना पत्र में लेन-देन में दूर का संबंध स्थापित करने हेतु उचित दस्तावेज न दिये जाने की स्थिति में , यह मानना युक्तिसंगत होगा कि एसडब्ल्यूपीएल ने इस प्रशुल्क चक्र के लिए भी लेन-देनों में प्रतियोगितात्मक निविदा व दूरी का संबंध बनाये रखा । अगर इस विश्लेषण में माने गए स्तर से वर्तमान प्रशुल्क चक्र के दौरान इस प्राधिकरण को कुछ भी विपरीत बताया गया तो उपरोक्त परिकल्पना से उपार्जित लाभ की भरपाई अगले प्रशुल्क में पूर्णतः की जायेगी ।

(xiii) अनुमानित उपस्कर चलन लागत में तीन लागत घटकों को समिलित करती है अर्थात बिजली, ईंधन व मरम्मत व अनुरक्षण जिन्हें रतदधीन चर्चित किया जाता है ।

(क) वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए बिजली व ईंधन लागत के अनुमान करने के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित बिजली व ईंधन लागत को माना है व यातायात वृद्धि के लिए समायोजन किया है व 6.5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि प्रायोगिक की है । हमारे अनुमानों में , वर्ष 2013-14 के ईंधन व वास्तविक बिजली लागत को आधार लेने व एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपनाये गए 6.5 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक के बजाय 6 प्रतिशत पर प्रतिबंधित के सिवाय, बिजली व ईंधन खपत समान दृष्टिकोण से अनुमानित की जाती है ।

(ख) वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक मरम्मत व अनुरक्षण लागत खपत की गयी भंडारों व अतिरिक्त कलपुर्जों सहित रु. 887 लाख बतायी जाती है । एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सिविल वर्क के सकल मूल्य पर मरम्मत व रख-रखाव लागत 1.5 प्रतिशत पर अनुमानित की है व मशीनी उपस्कर व अन्य संपत्ति के मरम्मत व रख-रखाव के लिए सकल मूल्य पर 3 प्रतिशत व भंडारों व अतिरिक्त कलपुर्जों की खपत वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक भंडारों व अतिरिक्त कलपुर्जों की खपत पर 6.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि प्रयोज्य करते हुए अनुमानित की जाती है व यातायात वृद्धि के लिए समायोजित की जाती है । तदनुसार, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित मरम्मत व अनुरक्षण लागत क्रमशः रु. 1131 लाख , रु. 1364 लाख व रु. 1511 लाख है । हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रु. 1131 लाख की अपेक्षा वार्षिक खातों में बताये गए वास्तविकों के आधार पर वर्ष 2013-14 के लिए मरम्मत व अनुरक्षण लागत रु. 706.50 लाख मानी जाती है ।

वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए 31 मार्च, 2013 में संपत्तियों के मौजूदा संपदा ब्लॉक सकल ब्लॉक के लिए वर्ष 2013-14 में व अनुरक्षण, वास्तविक मरम्मत व अनुरक्षण लागत पर 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि प्रयोज्य करते हुए अनुमानित की जाती है ।

इस च ईंधन में जुड़ने वाले प्रस्तावित संपत्ति पर बढ़ते हुए मरम्मत व अनुरक्षण लागत की देखभाल के लिए, मरम्मत व अनुसरण लागत सिविल संपत्ति पर 1 प्रतिशत व पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरण किए गए दृष्टिकोण के अनुसार इस विश्लेषण में विचार किए गए संपत्ति के सकल ब्लॉक पर संशोधित परिग्रहीतियाँ के संदर्भ में अन्य संपत्ति व मशीनी उपस्कर के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की जाती है । यह दृष्टिकोण दूसरे व्यक्तिगत टर्मिनलों जैसे विशाख कंटेनर प्राइवेट लिमिटेड वीसीटीपीएल, मेंसरस् टीएम इन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड टीएमएलएल, वाइजैग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड वीएसपीएल व एसडब्ल्यूपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश नवम्बर 2010 में भी समान रूप से प्रयोज्य किया जा चुका है ।

(ग) तदनुसार, वर्ष 2014-15 व 2015-16 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रु. 1817 लाख व रु. 2067 लाख के अपेक्षा उपकरण चलाने की संशोधित लागत इसी अवधि के लिए रु. 1489 लाख व रु. 1700 लाख आती है ।

(xiv) वर्ष 2013-14 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित एमओपीटी को देय लाइसेंस शुल्क रु. 427 लाख है । एमओपीटी ने वर्ष 2013-14 में लाइसेंस शुल्क के वास्तविक भुगतान को रु. 434 बताया है । एसडब्ल्यूपीएल के वार्षिक खाते एमओपीटी को लाइसेंस शुल्क भुगतान रु. 430 लाख पर बताते हैं । वर्ष 2013-14 के लिए अंकेक्षित वार्षिक खातों में बताये गए लाइसेंस शुल्क व एमओ पीटी द्वारा बताये गए आंकड़ों में मामूली अंतर है । हमारे विश्लेषण में, एसडब्ल्यूपीएल के अंकेक्षित खातों में दिये गए वास्तविक वर्ष 2013-14 से संबंधित सभी अन्य मदों के लिए अनुसरित दृष्टिकोण की तर्ज पर माने जाते हैं । एमओपीटी ने कहा कि एसडब्ल्यूपीएल को पट्टे पर दी गई जमीन के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा पत्तन को देय लाइसेंस शुल्क वर्ष 2014-15 में रु. 448 लाख व वर्ष 2015-16

में रु. 271 लाख अनुमानित लाइसेंस समझौतों के अनुसार है। अतः इन दो वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर लाइसेंस शुल्क माना जाता है।

- (xv) वर्तमान प्रशुल्क संशोधन अभ्यास में, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए एसडब्ल्यूपीएल ने रु. 250 लाख का खर्च एमओपीटी को अनुरक्षण तलमार्जन लागत के लिए देय का अनुमान किया है।

यहाँ यह बताना तर्कसंगत होगा कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, यह बताया गया था कि एमओपीटी व एसडब्ल्यूपीएल के बीच एमओपीटी द्वारा किए गए तलमार्जन की भामा पर कुछ विवाद है। विवाद के लंबित निपटान, अनुमानित अनुरक्षण, अनुमानित अनुरक्षण तलमार्जन लागत एमओपीटी द्वारा एसडब्ल्यूपीएल पर उचित वार्षिक वृद्धि के बनाये गए बिलों पर आधारित माना गया है।

वर्तमान प्रशुल्क संशोधन अभ्यास में, जैसा कि पहले कहा गया है, एमओपीटी ने बताया कि मध्यम ने निर्णय दिया लेकिन एमओपीटी ने मध्यम के फैसले को जिला न्यायालय के समक्ष चुनौती दी है और मामला निपटारे के लिए लंबित है। इस प्रकार उपरोक्त स्थिति से देखा जाता है कि तलमार्जन अनुरक्षण से संबंधित विवाद अभी तक हल नहीं किया जाता है और मामला न्यायालय के समक्ष है, जैसा कि एमओपीटी ने बताया है, विवाद के लंबित निपटान, वर्तमान प्रशुल्क संशोधन अभ्यास में तलमार्जन अनुरक्षण लागत को अनुमानित किया जाता है।

हमारे द्वारा तलमार्जन लागत के प्राककलन के औचित्य का आंकलन करने के लिए उठाये गए सवालों पर, एमओपीटी ने बताया कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2013-14 के लिए तलमार्जन अनुरक्षण के लिए रु. 236.63 लाख व्यय देय है और इसके द्वारा एसडब्ल्यूपीएल पर बनाये बिल की प्रति भेजी है, यह देखा जाता है कि एसडब्ल्यूपीएल का वार्षिक खाता वर्ष 2013-14 में तलमार्जन अनुरक्षण के प्रति कोई वास्तविक व्यय नहीं बनाता व न ही यह व्यय के लिए बनाए गए किसी प्रावधान को दिखाता है। चूंकि वर्ष 2013-14 के लिए एसडब्ल्यूपीएल के अंकेक्षित खाते तलमार्जन अनुरक्षण लागत के प्रति कोई खर्च नहीं बताते, इस वर्ष 2013-14 के लिए शून्य माना जाता है। जैसा कि इसके अंकेक्षित वार्षिक खातों के अन्य सभी मदों के लिए भी बताया गया है यह 2013-14 के आकड़ों को वास्तविक पर मानने के दृष्टिकोण को अनुसरण करने की तर्ज पर है।

आने वाले दो सालों के लिए, तलमार्जन की मात्रा को वर्ष 2013-14 के जैसी यथास्थिति में मानते हुए व 2013-14 के तलमार्जन अनुरक्षण लागत में 5 प्रतिशत वृद्धि प्रयोज्य करते हुए, एमओपीटी एसडब्ल्यूपीएल के लिए वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए क्रमशः रु. 248 लाख व रु. 261 लाख के अनुमानित तलमार्जन अनुरक्षण लागत पर पहुंचा है। तब, वर्ष 2013-2014 से 2015-16 के लिए औसत अनुरक्षण व तलमार्जन लागत उस पर आधारित कर एमओपीटी द्वारा रु. 248.86 लाख प्रतिवर्ष निकाला जाता है। इस प्राक्कल्पना के आधार पर, एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रु. 250 लाख प्रतिवर्ष की तलमार्जन अनुरक्षण लागत की राशि को युक्तिसंगत पाया है।

एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण की दृष्टि में व एमओपीटी द्वारा प्रयोज्य वार्षिक वृद्धि कारक को स्वीकार्य स्तर के अन्दर मानते हुए, तलमार्जन अनुरक्षण लागत का अनुमान जैसा कि एमओपीटी ने वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए क्रमशः रु. 248 लाख व रु. 261 लाख निकाला है, के स्तर पर माना जाता है।

अगर दूसरे प्रशुल्क समीक्षा के समय यह पाया जाता है कि एमओपीटी को भुगतान किया गया वास्तविक तलमार्जन अनुरक्षण लागत इस विश्लेषण में विचारित अनुमानों से कम है या न्यायालय का निर्णय उसके समक्ष लंबित मामले में इस विश्लेषण में किए गए मान्यताओं से विभिन्न है, तो पूरे अंतर की पूर्ण रूप से भरपाई की जायेगी।

- (xvi) (क) प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2005 के दिशानिर्देशनों के अनुसार, 29 जुलाई 2013 से पहले पूर्ण किए गए बोलियों के मामले में, प्राइवेट संचालक द्वारा पत्तन भू-स्वामी को रॉयल्टी/ राजस्व के देय भाग को इस मद में शामिल न करने की दशा में हुए संभावित हानि से बचने के लिए प्रशुल्क संगणना में अवश्य शामिल करना चाहिए, बशर्ते कि अगले सबसे कम बोली लगाने वाला अधिकतम राशि उद्धृत करें।
- (ख) एसडब्ल्यूपीएल ने एलए अप्रैल 1999 में हस्ताक्षरित किया। इसलिए एसडब्ल्यूपीएल दिशानिर्देशनों में जैसा कि करार किया गया है, राजस्व भाग के अधिकतम स्वीकार्य स्तर को दावा करने का हकदार है। एसडब्ल्यूपीएल की पूर्व प्रशुल्क समीक्षा भी दूसरी बोली की सीमा तक राजस्व भाग को पारित करने की अनुमति देती है।
- (ग) इस पूरक समझौते के अनुसार, 9 नवम्बर, 2005 से आगे लाइसेंस अनुबंध में निर्धारित विभिन्न मापदंडों पर संगणित कार्गो प्रहस्तन भाड़े पर 18 प्रतिशत के उच्चतम पर लाइसेंस धारक को राजस्व हिस्सेदारी भुगतान करना है बशर्ते कि रु. 12 करोड़ का न्यूनतम भुगतान किया हों।
- (घ) 2006 व 2010 में भी किए गए प्रशुल्क समीक्षा अभ्यास के दौरान, एमओपीटी ने बताया था कि अगले न्यूनतम बोली द्वारा 13.10 प्रतिशत के राजस्व हिस्सेदारी की बोली लगाई गयी थी और राजस्व हिस्सेदारी की न्यूनतम राशि की बोली रु. 11.10 करोड़ थी।
- (ङ) एसडब्ल्यूपीएल ने तदनुसार, अगले उच्च बोली अर्थात् प्रशुल्क दिशानिर्देशनों के अनुसार वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय का 13.10 प्रतिशत, की सीमा तक राजस्व हिस्से का गुजरना माना है। हमारे विश्लेषण में, समान दृष्टिकोण संशोधित कार्गो प्रहस्तन आय पर/13.10

प्रतिशत के स्वीकार्य राजस्व दर को मानने की शर्त पर अनुसरित की जाती है । तदनुसार 2013-14 के वास्तविक के आधार पर रु. 1616 लाख का राजस्व हिस्सा, वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए अनुमानों पर आधारित क्रमशः रु. 1300 लाख व रु. 1405 लाख इसी अवधि के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रु. 1178 लाख, रु. 1280 लाख व रु. 1383 लाख की अपेक्षा लागत विवरण में माना जाता है ।

(xvii). 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देशनों के अनुच्छेद 2.7.1 के अनुसार, मूल्यहास कम्पनी एकट के अनुसार अंगीकृत जीवन मानदंडों के साथ सीधी रेखा प्रणाली अथवा रियायती समझौते में निर्धारित जीवन मानदंडों जो कोई भी अधिक हो, के आधार पर परिकलित किया जाना है । एसडब्ल्यूपीएल का प्रस्ताव बताता है कि मूल्यहास कम्पनी अधिनियम 1956 के अनुसार स्वीकार्य जीवन मानदंडों के लिए सीधी रेखा पद्धति पर परिकलित करता है ।

वर्ष 2013-14 के लिए एसडब्ल्यूपीएल के वार्षिक खातों में बताये गए मूल्यहास को अतीत में अनुसरण किए गए दृष्टिकोण की तर्ज पर उसमें शामिल प्रारम्भिक व्यय बट्टा खाता के मूल्यहास धटक की तरफ रु. 8.35 लाख के समायोजन घटाव की दशा में माना जाता है ।

यह देखा जाता है कि यद्यपि एसडब्ल्यूपीएल ने संपत्ति के सकल ब्लॉक से संपत्ति का कोई परिवर्धन / अपमार्जन का प्रस्ताव नहीं किया, वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए गोदियों, सड़कों, सीमाओं, फर्नीचर व फिक्सचर तथा अन्य के लिए अनुमानित मूल्यहास से कम है । 31 मार्च, 2014 में मौजूदा संपत्ति के सकल ब्लॉक के लिए मूल्यहास वर्ष 2014-2015 व 2015-2016 के लिए वर्ष 2013-2014 के इसके वार्षिक खातों में बताए गए स्तर पर मानी जाती है । वर्ष 2014-2015 व 2015-2016 में प्लांट व मशीनरी के अन्तर्गत प्रस्तावित परिवर्धनों के लिए मूल्यहास जैसा की नीचे व्याख्यित किया जाता है, माना जाता है ।

प्लांट व मशीनरी पर मूल्य हास यह देखा जाता है कि वर्ष 2013-14 से 2015-2016 के प्रत्येक वर्ष के लिए संपत्ति पर सकल ब्लॉक पर 15 प्रतिशत प्रतिवर्ष अनुमानित की जाती है । प्लांट व मशीनरी के लिए वर्ष 2013-14 के लिए बताये गए वास्तविक मूल्यहास के आधार पर, उचित सकल ब्लॉक पर मूल्यहास दर 10.5 प्रतिशत आती है । ऐसा होते हुए, मूल्यहास वर्ष 2014-15 व 2015-16 में माने गए संशोधित परिवर्धनों पर प्लांट व मशीनरी पर 10 प्रतिशत मानी जाती है जिसे आगे के अनुच्छेदों में चर्चित किया जाता है ।

30 जून, 2014 को साधिकारित अन्तर्गति वैगन लोडर पर मूल्यहास जैसा कि एमओपीटी ने बताया है , वर्ष 2014-15 के लिए 01 जुलाई, 2014 से 31 मार्च, 2015 तक नौ महीनों के लिए माना जाता है । वर्ष 2014-15 व 2015-16 में प्लांट व मशीनरी के सकल ब्लॉक के बारे में, एसडब्ल्यूपीएल अथवा एमओपीटी द्वारा उपलब्ध कराये गए संपत्ति को साधिकार करने के ठीक तारीख के आभाव में आगामी अनुच्छेदों में व्याख्या किए गए कारण के लिए, यह कल्पित किया जाता है कि संपत्तियाँ वर्ष के मध्य में परिनियोजित किए जायेंगे व तदनुसार संपत्ति के सकल ब्लॉक के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों के वर्ष में छः महीनों के लिए मूल्यहास नियत की जाती है । आगामी वर्ष के लिए , पूरे साल का मूल्यहास नियत किया जाता है ।

निर्माण अवधि के दौरान खर्च रु. 8.70 करोड़ प्रारम्भिक खर्च सिविल व उपस्कर लागत के अन्दर पूंजीकृत करना पहले प्रस्तावित था व प्रयोज्य दरों पर मूल्यहास किया गया । पिछले प्रशुल्क समीक्षा के दौरान , इस मद का अलग से बर्ताव किया गया व संपत्ति के सकल ब्लॉक से निकाला गया व खर्च प्रोजेक्ट की शेष अवधि में परिव्याप्त किए गए । मौजूदा प्रशुल्क समीक्षा अभ्यास में , एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध के बाबजूद यह समायोजन नहीं किया है ।

हमारे द्वारा माने गए संशोधित लागत विवरण में, प्रारम्भिक खर्च के पूंजीगत भाग पर मूल्यहास संपत्ति के शुद्ध ब्लॉक के फलस्वरूप समायोजन से बाहर किया जाता है । प्रारम्भिक व्यय बट्टा खाता एसडब्ल्यूपीएल द्वारा माने गए रु. 10 लाख की बजाय विगत प्रशुल्क आदेश में माने गए स्तर पर लगाई गई पूंजी में उचित संशोधन के साथ मानी जाती है ।

उपरोक्त संशोधन की दशा में , लागत विवरण में माना गया मूल्यहास 2013-14 के वास्तविक के आधार पर रु. 1854 लाख, वर्ष 2013-14 के वास्तविकों के आधार पर रु. 1854 लाख वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः रु. 2671 लाख व रु. 3356 लाख तत्संबंधित अवधि के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रु. 2215 लाख, रु. 3490 लाख व रु. 4135 लाख की अपेक्षा है ।

(xviii) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित बीमा लागत वर्ष 2013-14 के लिए रु. 142 लाख व वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए क्रमशः रु. 183 लाख व रु. 201 लाख है ।

अनुरोध के बाबजूद, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2013-14 के लिए या उस मामले के लिए 2014-15 के लिए गए बीमा आवरण की एक प्रति लागत विवरण में माने गए आंकड़ों को न्यायसंगत ठहराने के लिए नहीं भेजी । न ही एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए बीमा लागत, विस्तृत हिसाब किताब के व पिछले वास्तविकों के संदर्भ में अनुमान करने के आधार के साथ प्रस्तुत किया है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रु. 142 लाख की बजाय वर्ष 2013-14 के लिए इसके वार्षिक खातों में बताये गए रु. 106 लाख के वास्तविक बीमा लागत को माना जाता है । यह प्रेक्षित किया जाता है कि 2013-14 के लिए बताये गए रु. 106 लाख के वास्तविक बीमा लागत को माना जाता है । यह प्रेक्षित किया जाता है कि 2013-14 के लिए बताये गए वास्तविक बीमा लागत के आधार पर बीमा लागत संपत्ति के सकल ब्लॉक का लगभग 0.5 प्रतिशत निकलता है । वर्ष 2013-14 में बताये गए रु. 106 लाख का वास्तविक बीमा किस्त दो वर्षों 2014-15 व 2015-16 के लिए 31 मार्च, 2014 के दिन संपत्ति के मौजूदा सकल

ब्लॉक के लिए बीमा लागत के तौर पर माना जाता है । संपत्ति के सकल ब्लॉक में परिवर्धनों के लिए बीमा लागत आगामी अनुच्छेदों में जैसीकि व्याख्या किया जाता है संशोधित परिवर्धनों पर 0.50 प्रतिशत प्रयोज्य करते हुए अनुमानित की जाती है । वर्ष 2014-15 के लिए अर्न्तगत वैगन लोडर बीमा लागत जैसाकि मूल्यहास के अनुमान के लिए व्याख्या की जाती है, नौ महीनों के लिए अनुमानित की जाती है । वर्ष 2014-15 व 2015-16 में सकल ब्लॉक में अन्य परिवर्धनों के लिए, बीमा लागत परिवर्धन के वर्ष में 6 महीने के लिए अनुमानित की जाती है व परिवर्धनों के आगामी वर्ष के लिए बीमा लागत पूरे वर्ष के लिए अनुमानित की जाती है ।

(xi) यह देखा जाता है कि वर्ष 2015-16 के लिए प्रबंधन व प्रशासनिक खर्च 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि प्रयोज्य करते हुए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित की जाती है व 2013-14 से 2015-16 के लिए वार्षिक वृद्धि 6.5 प्रतिशत प्रयोज्य करते हुए अनुमानित की जाती है । वर्ष 2013-14 के लिए, प्रबंधन व प्रशासनिक खर्च व साधारण खर्च जैसाकि दूसरे लागत मदों के लिए किया जाता है, इसके वार्षिक खातों में बताये गए वास्तविकों के साथ उत्परिवर्तित किया जाता है । वर्ष 2014-15 व 2015-16 के लिए, प्रबंधन व साधारण खर्च का अनुमान वर्ष 2013-14 को आधार अंक मानते हुए व्यय के अन्य मदों के लिए जैसा माना गया है, 6 प्रतिशत पर वार्षिक वृद्धि प्रतिबंधित करते हुए संशोधित की जाती है ।

(xx) लाइसेंस अनुबंध के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को भुगतान किए गए रु. 1.53 करोड़ की प्रतिभूति प्रोजेक्ट अवधि के अन्त में प्रत्यर्पणीय है । पिछले प्रशुल्क समीक्षा के दौरान, प्रतिभूति प्रतिदाद 11 प्रतिशत की छूट देते हुए परियोजना की आयु के शेष अवधि पर वर्ष भर में एक बार किया जाता है । एसडब्ल्यूपीएल ने इस मद के प्रभाव को नहीं माना है । पिछले प्रशुल्क निर्धारण अभ्यास में, परियोजना के अन्त में प्राप्य टर्मिनल मूल्य 11 प्रतिशत के छूट दर को प्रयोज्य करते हुए परियोजना आयु पर वर्षभर में एक बार किया जाता है । समान दृष्टिकोण मौजूदा प्रशुल्क समीक्षा अभ्यास में भी अनुसरित की गई है ।

(xxi) (क) एसडब्ल्यूपीएल ने 2013-14 से 2015-16 के तीन वर्षों में सम्पत्ति के सकल ब्लॉक के लिए निम्नलिखित परिवर्धनों को प्रस्तावित किया है ।

वर्ष	विवरण	रु. लाख में
2013-2014	मोबाइल उपकरण	1000
	स्पैन गैन्ट्री केन	1500
	इनमोशन वैगन लदान प्रणाली	6000
	कुल	8500
2014-15	सतत जहाज लोडर	4400
	इस्पात प्रहस्तन के लिए क्रेन	2400
	कुल	6800
2015-16	यातायात प्रणाली का उन्नयन	2000
	मोबाइल उपकरण जैसे पेलोडर, खदान उपकरण इत्यादि	1500
	कुल	3500

(ख) उपयोगकर्ता संधों में से एक, इण्डियन नेशनल शिप ओनर्स एसोसियेशन अपनी टिप्पणी में स्पष्टीकरण मांगा है कि क्या कार्गो प्रहस्तन संयंत्र में रु. 1.88 करोड़ निवेश का प्रस्तावित कैपेक्स बोली लगाते समय या रियायती करार आरेखण समय नियोजित या माने गए, जैसा कि पहले बताया गया है, एसडब्ल्यूपीएल ने किसी भी उपयोगकर्ता संध की टिप्पणी का जबाब नहीं दिया है । आई एन एस ए द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के संदर्भ में, यह ध्यान दिया जाना है कि लाइसेंस अनुबंध लाइसेंसधारी द्वारा निवेश योजना के बारे में विशिष्ट तौर पर नहीं बताता । यह लाइसेंस धारक को अपने विवेक पर लाइसेंसदाता को सूचित करने के बाद अतिरिक्त सुविधाएं उपलब्ध कराने की अनुमति देता है । एमओपीटी ने पुष्टि की है कि जून 2014 में इनमोशन वैगन लोडर के परिनियोजन के साथ, टर्मिनल की क्षमता 5 एमएमटीपीए से बढ़कर 7.5 एमएमटीपीए हो जायेगी और इस प्रकार कार्गो निकास में सुधार करेगी जो टर्मिनल की संपूर्ण क्षमता को सीमित करने वाली मुख्य बाधा है । एमओपीटी ने यह भी बताया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित पूंजी संपत्ति में परिवर्धन युक्तिसंगत है ।

(स). अनुरोध के बावजूद, एसडब्ल्यूपीएल ने, आस्तियों के सकल ब्लाक में प्रस्तावित परिवर्धन की वर्तमान स्थिति के बारे में जानकारी नहीं दी है । एमओपीटी ने सकल ब्लाक में प्रस्तावित परिवर्धन के संदर्भ में यह पुष्टि की है कि इन-मोशन वैगन लोडर, एकल रेल लाइन एवं पूरक परिसंपत्तियों के साथ एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 30 जून, 2014 को कमीशन किया गया है । जैसा कि पहले कहा गया है कि सकल ब्लाक में प्रस्तावित परिवर्धन की वर्तमान स्थिति इस प्राधिकरण को उपलब्ध नहीं कराई गई है । अतः यह प्राधिकरण वर्तमान प्रशुल्क चक्र के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित सकल ब्लाक के कुल जोड़ पर निर्भर करता है जिसमें प्रस्तावित परिवर्धन का स्थानान्तर के लिए मामूली समायोजन वर्ष 2013-14 से 2014-15 के दौरान, एसडब्ल्यूपीएल के 2013-2014 के वार्षिक ऑडिट खाते के आधार पर किया गया है । वर्ष 2013-2014 सकल ब्लाक के संवर्द्धन में प्रस्तावित 8500 लाख ब्लाक

में से वर्ष 2013-2014 के वार्षिक ऑडिट खातों रिपोर्ट के अनुसार वास्तविक समायोजन 251 लाख है। बाकी बचे कुल ब्लाक (8500 लाख-251 लाख = 8249 लाख) का सामायोजन एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2013-14 में प्रस्तावित है परंतु इसकी सूचना वार्षिक खातों में नहीं दी गई , हमारे विश्लेषण के अनुसार वर्ष 2014-15 में स्थानान्तरित कर दिया गया है । एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित अन्य अतिरिक्त संवर्द्धन पर विश्लेषण कर भरोसा किया जाता है । संक्षेप में, कुल परिवर्द्धन विश्लेषण की तुलना एसडब्ल्यूपीएल के परिवर्द्धन प्रस्ताव की तुलना में इस प्रकार है ।

(रु. लाख में)

सकल ब्लाक संवर्द्धन का एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वार्षिक अनुमान				सकल ब्लाक में वास्तविक संवर्द्धन (2013-14 में वास्तविक एवं 2014-15 एवं 2015-16 में अनुमानित) टीएमपी द्वारा मान्य			
2013-14	2014-15	2015-16	कुल	2013-14 वास्तविक	2014-15	2015-16	कुल
8500	6800	3500	18800	251	15049	3500	18800

(xxii) (ए)

यह नोट किया जाए कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित पूरे अतिरिक्त संवर्द्धन को वर्तमान प्रशुल्क चक्र में विचार में लिया गया है । विविध देनदार, एसडब्ल्यूपीएल के अनुमान के अनुसार छह महीने की कुल आय जो कि 2005 के टैरिफ दिशा निर्देशों के अनुसार नहीं । टैरिफ दिशा निर्देश विविध देनदारों के दो महीने की संपत्ति आय और टर्मिनल हैडलिंग शुल्क के लिए सीमित करती है ।

इस प्राधिकरण में 30 सितम्बर, 2008 में मौजूदा दृष्टिकोण में शोधन/मुख्य पोर्ट ट्रस्ट एवं निजी टर्मिनल द्वारा टैरिफ सेटिंग की प्रक्रिया के विषय में आदेश पारित किया था । उक्त आदेश अन्य बातों के साथ ब्लाक संविदात्मक दायित्वों के तहत विविध देनदारों के भाग के रूप में निश्चित चीजों के बहिर्गमन की अनुमति दे ।

एसडब्ल्यूपीएल के मामले में, एसडब्ल्यूपीएल एवं एमओपीटी के बीच हुए एलए लाइसेंस अनुबंध के प्रावधान 7.3.4.3 के अनुसार राजस्व हिस्सेदारी मासिक आधार पर तुरंत बाद के महीने की 5वीं तारीख को देय है । अतः यह स्पष्ट है कि एलए के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल को राजस्व हिस्सेदारी के अग्रिम भुगतान की आवश्यकता नहीं है ।

तथापि एसडब्ल्यूपीएल को एलए के प्रावधान 7.3.5.2 के अनुसार आंबटित भूमि के लिए किराए का भुगतान निश्चित दर पर अग्रिम भुगतान हर वर्ष करना है । चूंकि कथित अग्रिम भुगतान एलए के प्रावधानों द्वारा नियंत्रित होता है, यह पूर्व भुगतान कार्यशील पूंजी के भाग के रूप में, भुगतान वापसी के संदर्भ में विचार करने के लिए एक मामला है यह मानते हुए कि अग्रिम भुगतान संबंधित माह में देय किराया के बदले समायोजित किया जाएगा और वर्ष के अंत में संपूर्ण अग्रिम भुगतान समायोजित किया जाएगा । औसतन किराए के अग्रिम भुगतान के अनुमान का 50 प्रतिशत पिछले टैरिफ आदेश के अनुकूल, कार्यशील पूंजी का हिस्सा माना जाता है ।

आगे लाइसेंस अनुबंध के अनुच्छेद 10.12 के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल 1.52 करोड़ रुपये की ब्याजमुक्त सुरक्षा जमा रखने के लिए बाध्य है जोकि इस परियोजना के अंत में परिदेय है । सितम्बर 2008 के आदेश का अनुपालन, लाइसेंस अनुबंध के संविदात्मक दायित्वों एवं पिछले टैरिफ आदेश के दृष्टिकोण के अनुसार, सुरक्षा जमा चालू अस्तियों के हिस्से के रूप में कार्यशील पूंजी की गणना करते समय इसका हिस्सा माना जाता है ।

- (बी) एसडब्ल्यूपीएल ने 2013-14 से 2015-16 तक प्रत्येक साल के लिए इन्वेंटरी 750 लाख निश्चित किया है । 2013-14 के वार्षिक रिपोर्ट के वास्तविक भंडार और पुर्जों की खपत को आधार माना गया है एवं 2005 का टैरिफ दिशा निर्देशों में निर्धारित मान दंडों के अनुसार छह महीने के माल खपत को माना जाता है । बाद के दो वर्षों के लिए इन्वेंटरी खपत का अनुमान 2013-14 के इन्वेंटरी को आधार मानकर एवं स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि लागू करके माना गया है ।
- (सी) नगदी एवं बैंक जमा, दिशा निर्देश के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल के एक महीने के नगदी खर्च के अनुसार कार्यशील पूंजी की गणना में माना गया है । उसे उपयुक्त परिचालन व्यय अनुमान के प्रभावित परिवर्तनों के प्रकाश में संशोधित किया गया है ।
- (डी) वर्तमान देयताओं के मद को, एसडब्ल्यूपीएल के 2013-14 के वार्षिक खाते को विचाराधीन सभी तीनों वर्षों के लिए आधार के रूप में माना गया है ।
- (इ) कार्यशील पूंजी की गणना, वर्तमान पूंजी से वर्तमान देनदारियां घटाने पर 2015-16 को छोड़कर सभी वर्षों में ऋणात्मक आता है । वर्ष 2015-16 में यह आंकड़ा 36.70 लाख है तदनुसार कार्यशील पूंजी 2013-14 एवं 2014-15 के लिए शून्य एवं 2015-16 के लिए 36.70 लाख माना जाता है ।

- (एफ) उपरोक्त अभिलेख के विवरण के अनुसार उपयोग की गयी वास्तविक पूंजी वर्ष 2013-14 से 2015-16 के बीच क्रमशः 13,791 लाख, 23,638 लाख एवं 23,782 लाख है जबकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आपेक्षित राशि इन वर्षों में क्रमशः 23,290 लाख, 24,136 लाख एवं 23501 लाख है ।
- (जी) टैरिफ दिशा निर्देश के लेख 2.9.11 के अनुसार निजी टर्मिनल संचालक भी पूरी निवेश वापसी का हकदार है यदि निवेश रियायत समझौते के अनुसार हुआ है, बावजूद इसके कि पूरी क्षमता का उपयोग नहीं हुआ है । लाइसेंस अनुबंध, प्रोजेक्ट अवधि के बीच एसडब्ल्यूपीएलके द्वारा किसी निवेश योजना की चर्चा नहीं करता । जबकि लाइसेंस अनुबंध का लेख 10.1 एसडब्ल्यूपीएल को समय समय पर अपनी जरूरत अनुसार अतिरिक्त सुविधा बढ़ाने का निर्देश देती है । अतः एसडब्ल्यूपीएल अपने पूंजी निवेश की पूरी वापसी 16 प्रतिशत की दर से, के लिए अधिकृत है जैसा कि प्राधिकरण द्वारा 2014-15 के टैरिफ मामलों में निर्णय लिया गया है ।
- (xxiii) एसडब्ल्यूपीएल ने अपनी पूरी लागत का ब्यौरा के साथ अन्य सहकार्यों की लागत का ब्यौरा जैसे माल ढुलाई एवं किराया आदि का पूर्ण ब्यौरा उपलब्ध कराया है । ऐसा देखा गया है कि एसडब्ल्यूपीएल ने अपने पूर्ण खर्च को माल ढुलाई एवं स्थान किराये के बीच एक निश्चित अनुपात 75:25 में बांटा है । यह एसडब्ल्यूपीएल का यह अनुभाजन बटवारा इसके पिछले टैरिफ शुल्क संशोधन के अनुरूप नहीं है। पिछले शुल्क संशोधन में 96 प्रतिशत भाग माल ढुलाई एवं शेष 4 प्रतिशत स्थान किराया के बांटा गया था । मशीनों के चालन एवं रख-रखाव का खर्च लगभग 88 प्रतिशत एवं शेष 12 प्रतिशत जगह किराए के रूप में बांटा गया इस प्रकार कुल देय राजस्व का 100 प्रतिशत कार्गो रख-रखाव खर्च में बांटा गया । विशेष आग्रह के बावजूद एसडब्ल्यूपीएल ने वर्तमान प्रस्ताव 75:25 के बटवारे को अपनाने की वजह नहीं बताया । हमारे विश्लेषण के अनुसार खर्च के बंटवारे का अनुपात वर्ष 2010-11 से 2012-13 के स्तर पर ही रखा गया है । वर्ष 2013-14 एवं 2015-16 के लिए दोनों मदों के खर्च का प्रतिशत अनुपात 2010-11 से 2012-13 के अनुसार विचारित है ।
- हालांकि जैसा कि पहले कहा गया है एसडब्ल्यूपीएल में, पिछले समय के 7.9042 लाख रुपये अधिक्य को संघटित खर्च लेखा में समाहित कर दिया है । हमारे विश्लेषण के अनुसार, पिछले समय के राजस्व अधिक्य का संघटन एवं अनुमानित परिचालन व्यय का असर एवं आरओसीई, चलते वैगन लोडिंग, एकल रेल पथ एवं पूरक संपदा जोकि पिछले टैरिफ आदेश में सुमेरिकत थे परंतु बहाल नहीं किए गए को दो कार्यक्रम में विभाजित औसत कार्गो परिचालन एवं औसत जहाजी आमदनी को 2010-11 से 2012-13 को सम्पूर्ण रूप से 66:34 में बांटा गया है ।
- यहां पर यह उल्लेख करना जरूरी है कि हालांकि सम्पूर्ण खर्च को दो भागों में बांटने का विचार किया गया है, इसका कोई भी असर अंतिम शुल्क निर्धारण पर नहीं होगा क्योंकि इस संदर्भ में शुल्क पूरे खर्च की स्थिति के आधार पर होगा जैसा कि अगले अनुच्छेद में बताया गया है ।
- (xxiv) शुल्क के दर की शुरुआती मियाद पिछले शुल्क आदेश में 31 मार्च, 2013 तक थी जिसे समय-समय पर बढ़ाया गया एवं अंतिम वृद्धि 31 दिसम्बर, 2014 तक दी गई एसडब्ल्यूपीएल शुल्क दर का विस्तारन की शर्त, अतिरिक्त अधिक्य यदि हो, को पूर्ण समायोजन इसके अलावा स्वीकार्य कीमत एवं अनुमति योग्य लाभ का 01 अप्रैल, 2013 के बाद के टैरिफ का निर्धारण करता है । वर्ष 2013-14 का सम्मिलित लागत विवरण 5179 लाख रुपये का अतिरिक्त अधिक्य दिखलाता है । यह 2013-14 अतिरिक्त अधिक्य बराबर रूप में 2014-15 एवं 2015-16 में समाहित किया गया है क्योंकि शुल्क की मात्रा का पुर्नवलोकन, विचारित तीन वर्ष यानि 2013-14 एवं -2015-16 की स्थिति के आधार पर होती हैं, नेट अधिक्य वर्ष 2013-14 एवं 02 जनवरी, 2015 तक स्वत ही सम्मिलित हो जाएगा जब वर्तमान चक्र के लिए शुल्क निर्धारण होगा ।
- (xxv) कुल खर्च का विवरण एवं कार्यक्रम अनुसार विवरण वर्ष 2013-14 से 2015-16 में उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर परिवर्तन किए गए हैं। परिवर्तित खर्च विवरण एनेक्सर-II (ए) से (सी) के रूप में सलग्न है। खर्च [विवरण/वित्त](#) का संक्षिप्त विवरण नीचे सारणी में उल्लेखित है:-

विवरण	संचालन आय (लाख में)				कुल अधिक्य (+) / घाटा (-) (लाख में)				कुल अधिक्य (+) / घाटा (-) कार्यशील आमदनी के प्रतिशत रूप में			औसत अधिक्य/ घाटा %
	2013-14	2014-15	2015-16	कुल	2013-14	2014-15	2015-16	कुल	2013-14	2014-15	2015-16	
टर्मिनल का कुल खर्च विवरण	20,168	15,215	16,529	51,912	-	1356.20	1327.84	2684.04	0%	8.9%	8.0%	8.5%
कार्गो प्रहस्तन क्रियाकलाप	12,337	9,923	10,723	32,984	-	(3481.08)	(4164.31)	(7645.39)	0%	-35.1%	-38.8%	-37.0%
वर्ध किराया क्रियाकलाप	7,831	5,291	5,806	18,928	-	4837.29	5492.14	10329.43	0%	91.4%	94.6%	93.1%

एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने अवलोकित प्रस्ताव में 12 प्रतिशत वृद्धि सामान ढुलाई एवं धूल नियंत्रण शुल्क में तथा मालगोदाम एवं जगह किराया के खर्च को अपरिवर्तित रखने का अनुमोदन किया है।

उपर्युक्त सारणी यह दर्शाती है कि सम्पूर्ण व्यय की स्थिति 8.5 प्रतिशत अधिक्य वर्तमान दर पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए बताती है। अतः यह स्पष्ट रूप से कहा जा सकता है कि सम्पूर्ण रूप से कुल अधिक्य 2684.04 लाख रुपये तीन वर्ष के लिए है।

यह देखा गया है कि माल दुलाई में कुल घाटा 7645.39 लाख पिछले तीन वर्ष का है जो कि कुल अधिक्य 10329.43 लाख वर्ष किराया है एवं 2684.04 लाख जो कि टर्मिनल का पूर्ण रूप से है, में से अनुदानित हो रहा है। एस.डब्ल्यू.पी.एल. के वर्तमान टैरिफ को घटाराया गया है ताकि 2684.04 लाख रुपये के अधिक्य को वर्तमान टैरिफ चक्र में निपटाया जा सके जो वास्तविक रूप से 14 महिने है जैसे फरवरी, 2015 से जिस तारीख को मांग सत्यापित होगी से लेकर 31 मार्च 2016 तक।

इस वजह से यदि हम कार्यक्रम अनुसार देखें तो जहां जगह किए टैरिफ में भारी कमी करनी होगी वही सामान दुलाई के लिए भारी वृद्धि करनी होगी। इसके बावजूद कि, सामान दुलाई के टैरिफ में भारी वृद्धि एवं जगह किराए में भारी कमी इस घटाए टैरिफ चक्र के लिए किया जाए, यह प्राधिकरण मानती है कि 14 प्रतिशत कमी पूरे कार्यक्रम में किया जाए ताकि 2684.04 का अधिक्य इस 14 महिने में खत्म हो जाए। इसी तरह एस.डब्ल्यू.पी.एल. के सभी कर की दर में 14 प्रतिशत कमी की जाती है।

जैसा कि पहले बताया गया है एस.डब्ल्यू.पी.एल. द्वारा जरूरी जानकारी मुहैया नहीं कराए जाने की वजह से एस.डब्ल्यू.पी.एल. के प्रस्ताव पर उपलब्ध जानकारी के आधार पर कार्यवाही की गई है। एस.डब्ल्यू.पी.एल. द्वारा वर्ष 2014-15 एवं 2015-16 के दिए गए अनुमान को 2013-14 के वास्तविक गणनाओं के आधार पर मामूली कमी, वृद्धि के कारण टैरिफ के बदलाव को ध्यान में रखकर जैसा के ऊपर के गद्यांश में बताया गया है, टैरिफ रुपरेखा 2005 को आधार मानते हुए किया गया है। अगर एस.डब्ल्यू.पी.एल. को लगता है कि किसी भी खर्च के मद के विवेचना की आवश्यकता है तो वह इसके कारण एवं इसके पूर्ण प्रासंगिता के साथ इस प्राधिकरण के पास आ सकती है।

- (xxvi). न्यूनतम जगह शुल्क क्रम 3 में प्रस्तावित है के अनुसार विदेश जाने वाले जहाजों के लिए शुल्क में कमी US \$ 650 से US \$ 588.25 एवं देशीय जहाजों के लिए प्रस्तावित कमी वर्तमान 17402 से 15748.80 की गई है। प्रस्तावित कमी का असर 21.6 प्रतिशत है। एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने शुल्क कमी का कोई विशेष प्रस्ताव पेश नहीं किया है। जगह शुल्क की दर नोट (3). में घटाकर 14 प्रतिशत की गई है जो सभी क्षेत्रों में की जाने वाली कमी के अनुरूप है।
- (xxvii). देरी से भुगतान करने पर दण्डनीय अधिशेष की दर 14.25 प्रतिशत होगी। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित मुख्य ब्याज दर 14.75 प्रतिशत हैं दंडात्मक दर देरी से शुल्क अदायगी या एस.डब्ल्यू.पी.एल. द्वारा वापसी में देरी की स्थिति में प्रस्तावित अधिनियम के तहत 16.75 प्रतिशत है जो 2005 के टैरिफ रुपरेखा के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक के मुख्य ब्याज दर से 2 प्रतिशत अधिक है।
- (xxviii). जैसा कि पहले कहा गया, एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने पानी उपलब्धता के लिए किसी आमदनी का कोई जिक्र नहीं किया, न ही पिछले चार साल 2010-2011 से 2013-14 न ही भविष्य के अनुमान में एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने इस में मद में किसी खर्च की जानकारी न तो पिछले चार साल के लिए दी है न ही वर्ष 2014-15, 2015-16 के अनुमान में जिक्र किया है। एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने हमारे उस प्रश्न का भी जवाब नहीं दिया कि क्या वह यह सेवा देती है और क्या वह वर्तमान दर में यह सुविधा देना चाहती है। वास्तव में एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने पिछले प्रशुल्क पुर्नविचार के दौरान इस मद को अपनी सूची में हटाने का प्रस्ताव दिया था एवं इस सिलसिले में एम.ओ.पी.टी. द्वारा उस सुविधा को मुहैया कराने के लिए उसके दरों का उल्लेख किया था। क्योंकि इस मद का न तो आय, न ही ब्याज इसके खर्च ब्यौरे में दिखाया जाता है। उल्लेख खंड (डी) जो कि पानी की पूर्ति के शुल्क के बारे में है वर्तमान दर के अनुसार सूची से मिटाई जाती है अगर एस.डब्ल्यू.पी.एल. यह सेवा देना चाहती है तो वह तुरंत एक अनुरोध शुल्क एवं खर्च के ब्यौरे के साथ प्रस्तुत कर सकती है।
- (xxix). यह बता दिया जाए कि अन्य सेवाओं का शुल्क घटाने जैसे आगंतुक प्रवेश, गाडी प्रवेश एवं तस्वीर खींचने के शुल्क को घटाकर नजदीकी 5 रु. या 10 रु. किया गया है। ताकि शुल्क वसूली में सुविधा हो।
- (xxx). नए प्रशुल्क प्रावधान के अनुसार, निजी क्षेत्र के सेवादाताओं के लिए ये अनिवार्य है व बेहतर सेवा के लिए अतिरिक्त आय की घोषणा करे तथा निरंतर सेवा के लिए आय कटौती का प्रस्ताव रखे। एस.डब्ल्यू.पी.एल. ने सुझाव के बावजूद अपने प्रशुल्क प्रस्ताव में सेवा के बदले अतिरिक्त आय या कटौती की अनुशंसा नहीं की है। एस.डब्ल्यू.पी.एल. को पुनः यह सुझाव दिया जाता है कि वह इस चलन का प्रस्ताव अपने प्रशुल्क परिवर्तन के समय करे।
- (xxxi). प्रशुल्क रुपरेखा 2005 प्रशुल्क की वैधता तीन साल बताती है। चूंकि विश्लेषण के लिए विचार में ली गई वित्तीय स्थिति 31 मार्च, 2016 तक की ही है। अतः एस.डब्ल्यू.पी.एल. परिवर्तित शुल्क दर की वैधता भी 31 मार्च, 2016 तक की ही रहेगी।
- (xxxii). चूंकि एस.डब्ल्यू.पी.एल. के वर्तमान एस.ओ.आर. की वैधता 31 दिसम्बर, 2014 है और वर्तमान परिवर्तित दर गजट में सूचना आने के 30 दिन बाद से लागू होगी। ऐसा मान लिया गया है कि वर्तमान दर तब तक जारी रहेगी जब तक नई दरें लागू नहीं हो जाती।

13.1. ऊपर दिये गए कारणों के परिपेक्ष्य में एवं सभी विचारों के आधार पर इस प्राधिकरण ने एस.डब्ल्यू.पी.एल. के लिए नए शुल्क की दरों को मंजूरी दे दी है जो कि एनेक्शर-III के रूप में सलग्न है।

13.2. एस.डब्ल्यू.पी.एल. के लिए नए दर एवं शर्तें गजट में सूचना आने के 30 दिन के बाद से लागू हो जाएगी एवं 31 मार्च, 2016 तक लागू होगी। इसकी आदेश की मान्यता उसके बाद स्वतः खत्म हो जाएगी यदि मियाद प्राधिकरण द्वारा बढ़ाया नहीं जाता।

13.3 एस.डब्ल्यू.पी.एल. के लिए प्रशुल्क निर्धारण का आधार अन्य संचालकों द्वारा दिए गए प्रस्ताव एवं विभिन्न संभावनाओं के आधार पर किया गया है। जैसा कि विश्लेषण में बताया गया है। अगर इस प्राधिकरण को इस प्रशुल्क के मियाद के दौरान कभी ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति एवं अनुमानित स्थिति में काफी फर्क है तो वह वक्त से पहले एस.डब्ल्यू.पी.एल. को नए प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकती है ताकि इस अंतर से हुए फायदे को खाते में बराबर किया जाए।

13.4 इस बारे में एस.डब्ल्यू.पी.एल. को साल के हर तीमाही के पूरे होने के बाद 15 दिन के अंदर भौतिक एवं वित्तीय संपादन का ब्यौरा उसी रूप में दिया जाए जिस रूप में लागत का ब्यौरा प्रशुल्क विचार के लिए दिया जाता है। ब्यौरा में अनुमानित एवं वास्तविक स्थिति के परिवर्तन के कारणों का भी ब्यौरा दिया जाए। अगर यह परिवर्तन (+) (-) 20% लगातार दो तीमाही में होता है तो टी.ए.एम.पी. उस प्रचालक को तय सीमा से पहले ही अपने प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहेगी। अगर एस.डब्ल्यू.पी.एल. तय समय सीमा को भीतर नए प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं करती तो यह प्राधिकरण तय हुए प्रशुल्क दर के अनुसार ही चलेगी।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञा. -III / 4 / असा. / 143 / 2014(295)]

संलग्नक - I

(रुपये लाख में)

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड

एस डब्ल्यू पी एल के पिछले अवधि 2010-11 से 2012-13 के लिए के प्रदर्शन का विश्लेषण

क्र. सं.	विवरण	दिनांक 26 जुलाई 2011 के टैरिफ आदेश पर निर्भर अनुमान				वास्तविक				प्रतिशतता में अंतर (%)
		2010-11	2011-12	2012-13	कुल	2010-11	2011-12	2012-13	कुल	
	यातायात (मिलियन टन में)	4.35	4.65	5.25	14.25	5.80	6.48	7.76	20.04	40.7%
I	कुल प्रचालन लागत									
	(i) कार्गो ग्रहस्तन आय	5,816	6,136	7,187	19,139	7,976	9,212	11,042	28,231	47.5%
	(ii) पोत से संबंधित आय	1,983	2,053	2,411	6,446	3,791	4,642	6,286	14,720	128.3%
	(iii) अन्य आय	1.50	1.50	1.50	4.50	-	-	-	-	
	कुल (i से iii)	7,800	8,191	9,599	25,590	11,768	13,854	17,329	42,951	67.8%
II	संचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)									
	(i) संचालन और सीधा श्रम	1,990	2,160	2,425	6,575	2,466	2,856	5,483	10,805	64.3%
	(ii) रख रखाव और मरम्मत लागत	392	408	548	1,348	970	1,317	1,646	3,933	33.1%
	(iii) उपकरण प्रचालन लागत	447	504	655	1,606					
	(iv) तलमार्जन रखरखाव	147	152	158	457	259	-	315	573	25.4%
	(v) रॉयल्टी/ राजस्व भाग	780	830	941	2,552	1,045	1,207	1,447	3,698	44.9%
	(vi) पोर्ट को देय पट्टा किराया	352	369	388	1,108	364	370	406	1,139	2.8%
	(vii) बीमा	143	143	181	468	136	133	132	400	-14.5%
	(viii) अन्य खर्च	24	25	26	74	16	36	29	80	7.8%
	कुल (i से viii)	4,275	4,593	5,322	14,190	5,254	5,917	9,457	20,628	45.4%
III	मूल्यहास	1,583	1,588	2,261	5,432	1,547	1,553	1,634	4,735	-12.8%
IV	ओवरहेड्स									
	(i) प्रबंधन और प्रशासन ओवरहेड्स	541	561	582	1,684	711	796	1,336	2,843	68.8%
	(ii) जनरल ओवरहेड्स	87	90	94	271	237	206	211	654	141.3%
	(iii) प्रारंभिक खर्च और अपक्रंट भुगतान समाप्ति	37	37	37	111	37	37	37	111	0.0%
	कुल (i से iii)	665	688	713	2,066	984	1,039	1,584	3,608	74.6%
	कुल व्यय	6,523	6,869	8,296	21,688	7,786	8,510	12,675	28,970	
V	परिचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	1,277	1,322	1,303	3,902	3,982	5,345	4,654	13,980	258.3%
VI	वित्त एवं विविध व्यय (एफ एम ई)									
	(i) आस्तियों की बिक्री पर लाभ	-	-	-	-	-	85.30	140.50	225.80	

	(ii) स्ट्रेप की बिक्री पर लाभ	-	-	-	-	-	-	57.90	57.90	
	(iii) अन्य परिचालन आय	-	-	-	-	8.10	0.20	131.70	140.00	
	(iv) अन्य (सिक्क्योरिटी डिपॉजिट से लौटने का क्रेडिट)	0.46	0.55	0.57	1.58	0.46	0.55	0.57	1.58	
	(v) बीमा दावे					43.40	-	-	43.40	
	कुल (i से iv)	0.5	0.5	0.6	1.60	51.96	86.05	330.67	468.68	
VII	वित्त और विविध व्यय (एफ एम ई)	-	-	-	-			-	-	
VIII	एफ एम आई कम एफ एम ई (VI) - (VII)	0.46	0.55	0.57	1.58	51.96	86.05	330.67	468.68	
IX	अधिशेष/ घाटा ब्याज और कर से पहले (V)+(VIII)	1,278	1,323	1,303	3,904	4,034	5,431	4,984	14,449	270.1%
X	पूँजी कार्यरत	14,457	12,962	21,411	16,277	14,148	12,673	15,072	13,964	-14.2%
XI	कार्यरत पूँजी पर बापसी 16%	2,313	2,074	3,426	7,813	2,264	2,028	2,412	6,703	-14.2%
XII	कुल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XI)	(1,036)	(751)	(2,122)	(3,909)	1,770	3,403	2,573	7,746	298.2%
XIII	साल 2006-07 के लिए कुल अधिशेष, वास्तविक की समीक्षा के साथ- साथ अनुमान को लिया और अधिशेष साल 2007-08 से 2009-10 के वास्तविक रूप पर आधारित, जैसा माना गया है	7,051			7,051				-	
XIV	अधिशेष का 50% वर्ष 2006-07 और 2007-08 से 2009-10 जुलाई, 2011 के लिए जुलाई 2011 में आदेश में समायोजन के लिए माना गया है	3,525.4			3,525.4		-		-	
XV	जुलाई 2011 के आदेश में, तीन वर्षों में प्राप्त 50% लाभ का समायोजन	1,175	1,175	1,175	3,525	-	-	-	-	
XVI	नेट अधिशेष / (घाटा) पिछले अधिशेष समायोजन के बाद (XV-XII)	140	424	(947)	(384)	1,770	3,403	2,573	7,746	
XVII	नेट अधिशेष / (घाटा) परिचालन आय के % के रूप में (XVI/I % में)	1.79%	5.18%	-9.87%		15.04%	24.56%	14.85%		
XVIII	औसत नेट अधिशेष/घाटा) तीन साल के लिए 2010-11 से 2012-13 तक		-1.50%				18.04%			

संलग्नक - II (अ)

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड
संचित आय और लागत विवरण

(रुपये लाख में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			एस डब्ल्यू पी एल द्वारा मौजूदा टैरिफ पर अनुमानित			एस डब्ल्यू पी एल के अनुमान टी ए एम पी द्वारा संशोधित		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
					अनुमान	अनुमान	अनुमान	अनुमान	अनुमान	अनुमान
	यातायात (मिलियन टन में)	5.80	6.48	7.76	6.52	7.02	7.52	8.53	7.02	7.52
	क्षमता (मिलियन टन में प्रति वार्षिक)				5.00	5.00	5.00	5.00	7.50	7.50
I	कुल परिचालन आय									
	(i) कार्गो प्रहस्तन आय	7,976	9,212	11,042	8,993	9,775	10,557	12,337	9,923	10,723
	(ii) पोत से संबंधित आय	3,791	4,642	6,286	4,268	4,597	4,929	7,831	5,291	5,806
	(iii) अन्य आय									
	कुल (i से iii)	11,768	13,854	17,329	13,261	14,372	15,486	20,168	15,215	16,529
II	संचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)									
	(i) कार्गो प्रहस्तन व्यय	2,466	2,856	5,483	4,581	5,353	6,180	6,130	5,348	6,073
	(ii) उपकरण प्रचालन लागत	970	1,317	1,646	1,525	1,817	2,067	1,452	1,489	1,700
	(iii) तलमार्जन रखरखाव	259	-	315	250	250	250	-	248	261
	(iv) रॉयल्टी/ राजस्व भाग	1,045	1,207	1,447	1,178	1,280	1,383	1,616	1,300	1,405
	(v) पट्टा किराया रियायत के समझौते के	364	370	406	427	448	471	430	448	471

	अनुसार देय									
	(vi) बीमा दावे	136	133	132	142	183	201	106	151	190
	(vii) अन्य खर्च	16	36	29	27	29	32	52	55	58
	कुल (i to vii)	5,254	5,917	9,457	8,130	9,361	10,584	9,786	9,040	10,158
III	मूल्यहास	1,547	1,553	1,634	2,215	3,490	4,135	1,854	2,671	3,356
IV	ओवरहेड्स									
	(i) प्रबंधन और प्रशासन ओवरहेड्स	711	796	1,336	1,412	1,496	1,588	1,131	1,198	1,270
	(ii) जनरल ओवरहेड्स	237	206	211	225	239	255	263	279	295
	(iii) प्रारंभिक खर्च और अप्रॉप्रेट भुगतान समाप्ति	37	37	37	10	10	10	37	37	37
	कुल (i से iii)	984	1,039	1,584	1,646	1,745	1,853	1,430	1,514	1,603
V	परिचालन अधिशेष / (घाटा (I) - (II) - (III) - (IV))	3,982	5,345	4,654	1,269	(224)	(1,086)	7,097	1,990	1,413
VI	वित्त और विविध व्यय (एफ एम ई)									
	(i) आस्तियों की बिक्री पर लाभ	-	85	141	-	-	-	287.50	-	-
	(ii) स्टॉक की बिक्री पर लाभ	-	-	58	-	-	-	-	-	-
	(iii) अन्य परिचालन आय	8.10	0.20	131.70	-	-	-	0.20	-	-
	(iv) अन्य (सिक्योरिटी डिपॉजिट से लौटने का क्रेडिट)	0.46	0.55	0.57	-	-	-	0.63	0.70	0.78
	(v) बीमा दावे	43.40	-	-	-	-	-	-	-	-
	कुल (i to v)	52	86	331	-	-	-	288	0.70	0.78
VII	वित्त और विविध व्यय (एफ एम ई)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	एफ एम आई कम एफ एम ई (VI) - (VII)	52	86	331	-	-	-	288.33	0.70	0.78
IX	अधिशेष ब्याज और कर से पहले (V)+(VIII)	4,034	5,431	4,984	1,269	(224)	(1,086)	7,385	1,991	1,414
X	पूँजी कार्यरत	14,148	12,673	15,072	23,290	24,136	23,501	13,791	23,638	23,782
XI	आर ओ सी ई - अधिकतम अनुमेय @ 16%	2,264	2,028	2,412	3,726	3,862	3,760	2,206	3,782	3,805
XII	क्षमता उपयोग	117%	130%	151%	130%	140%	150%	171%	94%	100%
XIII	आर ओ सी ई क्षमता उपयोग के लिए समायोजित	2,264	2,028	2,412	3,726	3,862	3,760	2,206	3,782	3,805
XIV	कुल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	1,770	3,403	2,573	(2,457)	(4,086)	(4,847)	5,179	(1,791)	(2,391)
XV	कुल अधिशेष / (घाटा) अन्य परिचालन आय एक % के रूप में (XVI / I % में)	15.04%	24.56%	14.85%	-18.53%	-28.43%	-31.30%	25.68%	-11.77%	-14.47%
XVI	2012-13 के लिए पिछले तीन साल 2010-11 में कुल निवल अधिशेष अर्जित।	7,746								
XVII	नेट अधिशेष रु 9042 लाख साल 2010-11 से 2012-13 के लिए एस डब्ल्यू डब्ल्यू पी एल द्वारा मूल्यांकित, तीन वर्ष से अधिक फैला 2013-14 2015-16 द्वारा एस डब्ल्यू डब्ल्यू पी एल				3,014	3,014	3,014			
XVIII	अतिरिक्त-अतीत अधिशेष का समायोजन									
	(अ) रु. 7746 लाख रुपए को, 888 लाख रुपये (व) में नीचे दिए गए, पूरी तरह समायोजित किया गया। शेष अतिरिक्त अधिशेष 6858 लाख रुपये (यानी 7746-888 लाख रुपये) , से 50% अतिरिक्त शुद्ध अधिशेष, पिछले तीन साल 2010-11 से 2012-13 में जमा पर विचार किया गया समायोजन के लिए पांच साल अवधि शुरू 2014-15 (15 फरवरी) से माना जाता है	3,429						-	114	686
	(व) परिचालन लागत और आर ओ सी ई जिसकी पिछले टैरिफ ऑर्डर अनुमति में दी थी का प्रभाव, इस संदर्भ में सकल ब्लॉक संपत्ति		888					-	444	444

	में जोड़ के साथ, मोशन में वैगन सिस्टम, एकल रेल लाइन संबंधित संपत्ति के साथ, जो जो 31 मार्च, 2012 में जगह होना चाहिए थे, लेकिन एस डब्ल्यू पी एल द्वारा तैनात नहीं किए गए, इसलिए 2014-15 और 2015-16 साल में 100% समायोजन के लिए माना जाता है									
	(स) 100% वास्तविक अधिशेष वर्ष 2013-14 के लिए, वर्ष 2014-15 और 2015-16 में सेटऑफ किया						(5,179)	2,589	2,589	
XIX	नेट अधिशेष / (घाटा) पिछले अधिशेष के समायोजन के बाद	-	-	-	557	(1,072)	(1,833)	-	1,356.20	1,327.84
XX	ऑपरेटिंग आय में औसत नेट अधिशेष/घाटा %				4%	-7%	-12%	0.00%	8.9%	8.0%
XXI	ऑपरेटिंग आय में औसत नेट अधिशेष/घाटा % (एस डब्ल्यू पी एल द्वारा 3 साल के लिए) (टी ए एम पी के अनुमान वर्ष 2014-15 & 2015-16 के लिए)					-5%			8.5%	

संलग्नक- II (बी)

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड
लागत विवरण कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित

(रुपये लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			एस डब्ल्यू पी एल द्वारा मौजूदा टैरिफ पर अनुमानित			एस डब्ल्यू पी एल के अनुमान टी ए एम पी द्वारा संशोधित		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान	2013-14 अनुमान	2014-15 अनुमान	2015-16 अनुमान
I	संचालन लागत									
	(a) प्रहस्तन	5,992	6,782	8,505	6,939	7,571	8,203	9,438	7,571	8,203
	(b) घाट दर	1,669	1,853	2,358	1,954	2,104	2,254	2,597	2,104	2,254
	(c) भंडारण रुकने सहित	316	577	180	100	100	100	302	249	266
	कुल (i से iii)	7,976	9,212	11,042	8,993	9,775	10,557	12,337	9,923	10,723
II	सीधा संचालन व्यय									
	(i) कार्गो प्रहस्तन	2,362	2,736	5,253	3,436	4,015	4,635	5,873	5,123	5,818
	(ii) उपकरण प्रचालन लागत	846	1,155	1,495	1,144	1,362	1,550	1,286	1,320	1,506
	(iii) तलमार्जन रखरखाव	-	-	-	188	188	188	-	-	-
	(iv) रॉयल्टी/ राजस्व भाग	1,045	1,207	1,447	884	960	1,037	1,616	1,300	1,405
	(v) उपकरण किराया	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(vi) पट्टा किराया रियायत के समझौते के अनुसार देय	145	147	162	320	336	353	171	179	188
	(vii) बीमा	78	88	90	107	137	151	67	97	121
	(viii) अन्य व्यय	16	36	29	20	22	24	52	55	58
	कुल (i से viii)	4,491	5,369	8,475	6,098	7,021	7,938	9,067	8,073	9,096
III	मूल्यहास	1,044	1,050	1,158	1,817	3,092	3,737	1,456	2,273	2,958
IV	ओवरहेड्स के आबंटित भाग									
	(i) प्रबंधन और प्रशासन ओवरहेड्स	528	592	994	1,059	1,122	1,191	841	891	944
	(ii) जनरल ओवरहेड्स	176	153	157	169	180	191	195	207	220
	(iii) प्रारंभिक खर्च और अपफ्रंट भुगतान समाप्ति	37	37	37	7	7	7	37	37	37
	कुल (i से iii)	741	782	1,188	1,235	1,309	1,390	1,073	1,135	1,201
V	परिचालन अधिशेष/ (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	1,700	2,011	221	(157)	(1,647)	(2,509)	741	(1,558)	(2,532)
VI	एफ एम ई का आबंटित शेयर									
	(i) आस्तियों की बिक्री पर लाभ	-	85.30	140.50				287.50	-	-
	(ii) स्टॉक की बिक्री पर लाभ	-	-	57.90				-	-	-
	(iii) अन्य परिचालन आय	8	0.2	132				0.2	-	-
	(iv) अन्य (सिक्क्योरिटी डिपॉजिट से	0.5	0.6	0.6				0.63	0.70	0.78

[illegible]

संलग्नक- II (स)

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड
लागत विवरण पोत के लिए गतिविधि से संबंधित

(रूपये लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			एस डब्ल्यू पी एल द्वारा मौजूदा टैरिफ पर अनुमानित			एस डब्ल्यू पी एल के अनुमान टी ए एम पी द्वारा संशोधित		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
					अनुमान	अनुमान	अनुमान	वास्तविक	अनुमान	अनुमान
I	परिचालन आय (Pls furnish break-up)									
	बर्थ किराया आय	3,791	4,642	6,286	4,268	4,597	4,929	7,831.00	5,291	5,806
II	सीधा संचालन व्यय									
	(i) कार्गो प्रहस्तन	103	120	230	1,145	1,338	1,545	257	224	255
	(ii) श्रमिक रख-रखाव	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(iii) उपकरण प्रचालन लागत	124	162	151	381	454	517	166	170	194
	(iv) तलमार्जन रख-रखाव	259	-	315	63	63	63	-	248	261
	(v) रॉयल्टी/ राजस्व भाग	-	-	-	295	320	346	-	-	-
	(vi) पट्टा किराया रियायत के समझौते के अनुसार देय	219	222	245	107	112	118	259	270	283
	(vii) बीमा	58	44	42	36	46	50	38	55	69
	(viii) अन्य व्यय	-	-	-	7	7	8	-	-	-
	कुल (i से viii)	763	548	982	2,033	2,340	2,646	720	967	1,061
III	मूल्यहास	503	503	476	398	398	398	398	398	398
IV	ओवरहेड्स के आबंटित भाग									
	(i) प्रबंधन और प्रशासन	182	204	342	353	374	397	290	307	326
	(ii) जनरल ओवरहेड्स	61	53	54	56	60	64	67	71	76
	(iii) प्रारंभिक खर्च और अपक्रंट भुगतान समाप्ति	-	-	-				-	-	-
	कुल (i to iii)	243	257	397	409	434	461	357	379	402
V	परिचालन अधिशेष / (घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV)	2,282	3,334	4,432	1,429	1,426	1,425	6,356	3,548	3,945
VI	एफ एम ई का आबंटित शेयर									
	(i) आस्तियों की बिक्री पर लाभ	-	-	-				-	-	-
	(ii) स्ट्रैप की बिक्री पर लाभ	-	-	-				-	-	-
	(iii) अन्य परिचालन आय	-	-	-				-	-	-
	(iv) अन्य (सिक्योरिटी डिपॉजिट से लौटने का क्रेडिट)	-	-	-				-	-	-
	(v) बीमा दावे	-	-	-				-	-	-
	कुल (i से v)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VII	एफ एम ई के आबंटित शेयर									
VIII	एफ एम आई कम एफ एम ई (VI) – (VII)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IX	अधिशेष / (घाटा) (V) + (VIII)	2,282	3,334	4,432	1,429	1,426	1,425	6,356	3,548	3,945

X	गतिविधि के लिए कार्यरत पूंजी	3,537	3,168	3,768	9,020	8,908	8,531	8,975	8,501	8,104
XI	आर ओ सी ई - अधिकतम अनुमय @ 16%	566	507	603	1,443	1,425	1,365	1,436	1,360	1,297
XII	क्षमता उपयोग	117%	130%	151%				171%	94%	100%
XIII	आर ओ सी ई क्षमता उपयोग के लिए समायोजित	566	507	603				1,436	1,360	1,297
XIV	कुल अधिशेष / (घाटा) (X) - (XIII)	1,716	2,827	3,829	(14)	-	60	4,920	2,188	2,648
XV	कुल अधिशेष / (घाटा) अन्य परिचालन आय एक % के रूप में (XVI / I % में)	45%	61%	61%	0%	0%	1%	63%	41%	46%
XVI	अतिरिक्त-अतीत अधिशेष का समायोजन									
	(अ) रु. 7746 लाख रुपए को, 888 लाख रुपए (व) में नीचे दिए गए, पूरी तरह समायोजित किया गया। शेष अतिरिक्त अधिशेष 6858 लाख रुपये (यानी 7746-888 लाख रुपये) , से 50% अतिरिक्त शुद्ध अधिशेष, पिछले तीन साल 2010-11 से 2012-13 में जमा पर विचार किया गया समायोजन के लिए पांच साल अवधि शुरू 2014-15 (15 फरवरी) से माना जाता है	1,166			-	-	-	-	39	233
	(व) परिचालन लागत और आर ओ सी ई जिसकी पिछले टैरिफ ऑर्डर अनुमति में दी थी का प्रभाव, इस संदर्भ में सकल ब्लॉक संपत्ति में जोड़ के साथ, मोशन में वैगन सिस्टम, एकल रेल लाइन संबंधित संपत्ति के साथ, जो जो 31 मार्च 2012 में जगह होना चाहिए थे, लेकिन एस डब्ल्यू पी एल द्वारा तैनात नहीं किए गए, इसलिए 2014-15 और 2015-16 साल में 100% समायोजन के लिए माना जाता है	302			-	-	-	-	151	151
	(स) 100% वास्तविक अधिशेष वर्ष 2013-14 के लिए, वर्ष 2014-15 और 2015-16 में सेटऑफ किया	-	-	-	-	-	-	(4,920)	2,460	2,460
XVII	नेट अधिशेष / (घाटा) पिछले अधिशेष के समायोजन के बाद							-	4,837.29	5,492.14
XVIII	नेट अधिशेष / (घाटा) % ऑपरेटिंग आय के रूप में।							0%	91.4%	94.6%
XIX	ऑपरेटिंग आय में औसत नेट अधिशेष/घाटा % (एस डब्ल्यू पी एल द्वारा 3 साल के लिए) (टी ए एम पी के अनुमान वर्ष 2014-15 & 2015-16 के लिए.)								93.1%	

साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड

दरों का पैमाना

1. परिभाषाएं—सामान्य

दरों के इस पैमाने में जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ प्रयोज्य होगी:

- (i) 'प्रतिदिन' का मतलब है प्रति कैलेंडर दिन जब तक अन्यथा न कहा जाय।
- (ii) 'इस डब्ल्यू पी एल' मतलब, साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड, भारत में निगमित कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी व वारिस।
- (iii) 'पत्तन' मतलब मोरमुगाव पोर्ट ट्रस्ट (एम ओ पी टी) जबकि 'टर्मिनल' मतलब साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एस डब्ल्यू पी एल), अब व इसके बाद साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड द्वारा संचालित।
- (iv) 'तटीय पोत' मतलब कोई पोत जो भारत के किसी स्थान या पत्तन से दूसरे पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में उनन्य रूप से नियोजित किया गया हों व जिसके पास सक्षम प्राधिकरण द्वारा निर्गमित बैध तटीय लाइसेंस हो।
- (v) 'तटीय कार्गो' मतलब कोई कार्गो जिसे पोत एक भारतीय पत्तन से लदान के बाद दूसरे भारतीय पत्तन व इसके विपरीत बिना इसके वास्तविक उत्पत्ति या ठिकाने को ध्यान में रखते हुए निर्वहन करती है।
- (vi) 'विदेशी कार्गो' मतलब तटीय कार्गो के अलावा अन्य कार्गो।
- (vii) 'विदेश जाने वाले पोत' मतलब तटीय पोत के अलावा अन्य पोत।
- (viii) 'टन' अथवा 'मी.टन' मतलब 1000 किलोग्राम का एक मैट्रिक टन अथवा एक घन मीटर।

2. सामान्य नियम और शर्तें

- (i) पोत की स्थिति, जैसा कि सीमाशुल्क अथवा जहाजरानी महानिदेशक द्वारा इसके प्रमाणन में बताया गया है, निर्णय लेने के लिए उचित घटक है कि पोत संबंधी भाड़ा लगाने के उद्देश्य से पोत 'तटीय' या 'विदेश जाने वाली' वर्ग में है या नहीं व कार्गो की प्रकृति या उसकी उत्पत्ति इस उद्देश्य के लिए कोई उचित संबंध नहीं होगी।
- (ii) (अ) भारतीय झंडे का विदेश को जाने वाला पोत जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस हो सीमाशुल्क बदलाव आदेश के आधार पर तटीय मार्ग में बदल सकता है।
 - (व) एक विदेशी झंडे वाला विदेश को जाने वाला जहाज भारत सरकार के जहाजरानी महानिदेशक द्वारा निर्गमित तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय मार्ग में बदल सकता है।
 - (स) इस प्रकार के बदलाव के मामलों में, तटीय दर तटीय कार्गो लोडिंग संचालनों शुरू होने से देय होगा।
 - (द) इस प्रकार के बदलाव के मामलों में, तटीय दर तटीय कार्गो निर्वहन संचालनों के पूरा होने तक लिया जायेगा, इसके तुरन्त बाद, विदेश जाने वाले दर लिए जायेंगे।
 - (इ) समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए जिनके पास जहाजरानी महानिदेशक से तटीय लाइसेंस है, तटीय दरों के लिए हकदारी के लिए कोई दूसरा दस्तावेज जरूरी नहीं होगा।
- (iii) जहां कहीं भी पोत संबंधी किराया यू एस डालर में मूल्यवर्गित की जाती है, किराया भारतीय रुपये में रिजर्व बैंक आफ इण्डिया, स्टेट बैंक आफ इण्डिया या इसके सहयोगी या किसी अन्य पब्लिक सेक्टर बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर जैसा की समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाय, बाजार खरीद दर पर यूएस मुद्रा को इसके बराबर भारतीय रुपये में परिवर्तित करके, वसूल किया जाय। पोत के प्रवेश की तारीख परिवर्तन के तौर पर दिन में गिनी जायेगी।
- (iv) उन सभी मामलों में जब पोत पतन पर तीस दिन से ज्यादा रुकता है तो पोत के पहुँचने की तिथि से तीस दिन में एक बार नियमित समीक्षा की जायेगी। इस प्रकार के मामलों में, बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उचित विनियम दर के संदर्भ में प्रत्याशित तौर पर बदलेगा।
- (v) (अ) सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित किराया, सिवाय जलविद्युत कोयले, पी ओ एल कच्चे तेल, लौह अयस्क व लौहथापी को शामिल करते हुए, सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित किराये के 60% से ज्यादा नहीं होना चाहिए।
 - (व) कार्गो संबंधित किराये भाड़े के संबंध में, रियायती दरें घाट — भाड़े को सम्मिलित करते हुए व पोत किनारा स्थानांतरण व भंडारण यार्ड से/तक घाट से स्थानांतरण के लिए सभी उचित प्रहस्तन किराये भाड़े पर वसूली जानी चाहिए।
 - (स) एक विदेशी पत्तन से कार्गो, जो एक भारतीय पत्तन 'ए' पहुँचता है तथा तत्पश्चात् भारतीय पत्तन 'बी' के लिए पोतांतरण हो जाता है। इसके तटीय यात्रा के लिए उचित रियायती किराया भाड़ा वसूल किया जायेगा। दूसरे शब्दों में तटीय यात्रा के लिए अनुमति प्राप्त पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से /तक कार्गो रियायत के लिए योग्य होगा।

- (द) तटीय कार्गो/पोतों के लिए किराया भाडा भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित होगा व लिया जायेगा।
- (vi) देय राशि संगणित करने के उद्देश्य से वजन द्वारा ईकाई 1 टन या 1000 किलोग्राम, आयतन माप द्वारा ईकाई 1 घन मीटर व बल्क में द्रव्यों के लिए क्षमता माप ईकाई 1000 लीटर होगी।
- (vii) किसी भी एक मद के आयतन या क्षमता द्वारा माप या सकल वजन संगणित करने में 0.5 तक दशमलव 0.5 ईकाई तक लिए जायेंगे व 0.5 व उससे अधिक के दशमलव एक ईकाई मानी जायेगी, सिवाय जहां अन्यथा निर्दिष्ट न हो।
- (viii) देरी से किए गए भुगतानों/धन वापसी पर ब्याज:
(अ) इस दरों के पैमाने के अन्तर्गत देरी से किए गए भुगतानों पर उपयोगकर्ता जुर्माना ब्याज की अदायगी करेगा। इसी प्रकार एस डब्लुपीएल देरी से की गई धन वापसी पर जुर्माना ब्याज देगा।
- (व) जुर्माना ब्याज की दर 16.75 % होगी। जुर्माना ब्याज दर पत्तन उपभोगकर्ता जुर्माना ब्याज की अदायगी करेगा। इसी प्रकार एस डब्लुपीएल दोनों पर समान रूप से प्रयोज्य होगी।
- (स) एस डब्लुपीएल द्वारा बिलों को भरने की तारीख के केवल 10 दिन बाद उपयोग कर्ता द्वारा भुगतान में देरी को संगणित किया जायेगा। यह प्रस्ताव दरों के इस पैमाने में जहां किराये भाडे का भुगतान पहले से निर्धारित है। व प्रमुख पतन न्यास अधिनियम में जैसा अनुबंधित है व जहां सेवाओं को लेने से पहले भुगतान करना है उन्हें सभी मामलों में प्रयोज्य नहीं होगा।
- (द) धन वापसी में देरी सेवाओं के पूरा होने के या उपभोगकर्ताओं से सभी जरूरी दस्तावेजों को लेने के 20 दिन बाद, जो कोई भी बाद में हो, संगणित किया जायेगा।
- (ix) हिसाब किए गए सभी किराये भाडों को प्रत्येक बिल के कुल योग पर अगले उच्च रुपये तक शुन्यान्त किया जायेगा।
- (x) (अ) दरों के पैमाने में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर है, इसी प्रकार छूटे गृहमूल स्तरों पर है। एस डब्लुपीएल अगर यह चाहे तो निम्न दरों पर चार्ज कर सकती है या/उच्च छूट की अनुमति दे सकती है।
- (व) एसडब्लुपीएल दरों के पैमाने में निर्धारित दरों के इस्तेमाल को शासित करने वाले निर्धारित शर्तों को अगर यह चाहे तो तर्कसंगत कर सकती है, अगर यह तर्कसंगति प्रति यूनिट दर में उपभोगकर्ता को राहत देती है व दरों के पैमाने में निर्धारित यूनिट दरें उपरी सीमा को पार नहीं करती।
- (स) एसडब्लुपीएल को जनता को इन न्यूनतम दरों/या इन दरों के प्रयोजन को शासित करने वाली शर्तों के तर्कसंगतिकरण को अधिसूचित करना चाहिए तथा इन न्यूनतम दरों में या इन दरों के प्रयोजन को शासित करने वाली शर्तों में बदलावों, बशर्तें नयी दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हो, को अधिसूचित करना जारी रखना चाहिए।
- (xi) उपभोगकर्ताओं एस डब्लुपीएल के कारण तर्कसंगत स्तर के पार देरी के लिए किराया भाडा भुगतान करने की जरूरत नहीं होगी।

भाग I – पोत संबंधी किराया भाडा

खण्ड-ए- पत्तन देय एवं खण्ड-बी-पायलेट संबंधी प्रशुल्क

यह सेवाएं उनके अनुमोदित दरों के पैमाने के अनुसार मोरमुगॉव पोर्ट न्यास द्वारा एस डब्लुपीएल के बर्थ सं. 5ए व 6ए में प्रवेश करने वाले पोतों को दी जायेगी। भाडा स्वामियों/मालिकों/एजेन्टों द्वारा प्रत्यक्ष रूप से मोरमुगॉव पत्तन न्यास को देय होगा।

खण्ड-सी- बर्थ किराया भाडा

बर्थ संख्या 5ए व 6ए पर बर्थ किराया भाडा पोतों के स्वामियों/मालिकों/एजेन्टों द्वारा निम्नलिखित दरों पर होगा।

बर्थ सं. 5ए

(190 मीटर पोत के अधिकतम एलओए बर्थ संख्या 6ए पर 225 मीटर के अन्य पोत के साथ)

क्रम सं.	पोत वर्ग	दर प्रति जी आर टी प्रति घंटा या उसका भाग	
		विदेश जाने वाले पोत (यू एस \$ में)	तटीय पोत (रुपये में)
1.	सभी पोत	0.0108	0.29

बर्थ सं. 6 ए

(मशीन द्वारा संचालन प्रणाली के साथ)

क्रम सं.	पोत वर्ग	दर प्रति जी आर टी प्रति घंटा या उसका भाग	
		विदेश जाने वाले पोत (यू एस \$ में)	तटीय पोत (रुपये में)
1.	30.000 जी आर टी तक	0.0237	0.63
2.	30.001 जी आर टी और उसके आगे	0.0280	0.75

नोट्स:-

- (1) बर्थ किराया भाड़ा बर्थ पर दी गई सेवाओं व सुविधाओं जैसे बर्थ का अधिपत्य, बर्थ पर समयोपरि, पोत द्वारा बोर्ड पर एकत्रित कूड़े को हटाने व उससे घाट पर डालने, बर्थों को साफ करने, फायर वॉच इत्यादि को शामिल करता है।
 - (2) उपरोक्त किराया भाड़ा पोत के स्वामियों, मालिकों व एजेन्टों व अन्य प्रवेश कर रहे अथवा बर्थ पर या उसके, आसपास खड़े तैरते पोत से प्रति जी आर टी प्रति घंटा या उसके भाग के लिए वसूल किया जाना है।
 - (3) प्रति पोत वसूल किए जाने योग्य बर्थ किराया भाड़ा, विदेश जाने वाले पोत के मामले में यूएस \$/559.00 व तटीय पोत के मामले में रु. 14,966 के न्यूनतम शर्त पर है।
 - (4) बर्थ किराये की अवधि, बर्थ को पोत द्वारा अधिपत्य करने के समय से संगणित की जायेगी।
 - (5) कोई भी बर्थ किराया भाड़ा उस अवधि के लिए देय नहीं होगा जब लोडिंग/अनलोडिंग संचालन खराबी या एस डब्लुपीएल के कारण, एसडब्लुपीएल के तट क्रेनों/मशीनी प्रहस्तन प्रणाली की अनुपलब्धता के कारण नहीं किया जा सकता।
 - (6) (i) बर्थ किराया पोत द्वारा जलयान की अपनी तैयारी के संकेत देने के 4 घंटों बाद बन्द हो जायेगा।
(ii) बर्थ किराये के बंद होने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा अनुकूल ज्वार की स्थिति की कमी, खराब मौसम व रात्रि नौचालन की कमी के कारण जहाज के प्रतीक्षा समय में शामिल नहीं होगा।
(iii) पोत के स्वामी/एजेन्ट को केवल अनुकूल ज्वार एवं मौसम दशाओं के अनुसार जलयान की तैयारी के संकेत देंगे।
(iv) झूठे संकेत के लिए बर्थ किराया जुर्माना एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया भाड़ा के बराबर होगा।
- “झूठा संकेत” तब होगा जब पोत तैयारी का संकेत देता है व प्रत्याशा में पायलेट के लिए पूछता है जबकि इंजिन तैयार नहीं रहता या कार्गो संचालन पूर्ण नहीं किया जाता या पोत के अन्य किसी कारणवश पोत बर्थ से हटने के लिए तैयार न हों। यह जब पोत प्रतिकूल ज्वार, रात्रि नौचालन की कमी या विपरीत मौसम दशाओं के कारण जलयान नहीं कर पाता तब की तैयारी के संकेतों को शामिल नहीं करता।
- (7) बर्थ सं. 5ए व 6ए पर अनुभेय गिट्टी हटाने का समय 3 घंटे होगा व उसके बाद, बर्थ किराया भाड़ा जुर्माना सामान्य बर्थ किराया भाड़े के 5 गुना वसूल किया जायेगा यह प्रति घंटा या उसके भाग तक घटाया जायेगा जो पोत के लिए प्रयोज्य है। यह बर्थ पर पोत के रुकने के सामान्य बर्थ किराया भाड़े के अलावा होगा।
 - (8) इन बर्थों पर दूसरे पोतों के ऑफसाइड पर खड़े पोतों द्वारा सामान्य बर्थ किराया भाड़ा का 50% देय होगा।
 - (9) लाइसेंस समझौते के प्रावधान प्राथमिकता बर्थों व उस पर अगर कोई भाड़ा हो, शासित करेगी। जब कभी भी किसी पोत को प्राथमिकता बर्थों दी जाती है, एक दिन (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया भाड़ा के बराबर शुल्क या बर्थ पर वास्तविक रुकने की कुल अवधि के लिए संगणित बर्थ किराया भाड़ा का 75% जो कोई भी ज्यादा हों वसूल किया जायेगा।
 - (10) (i) पोत की बाहर निकालने में प्राथमिकता के लिए बर्थ पर रुकने की वास्तविक कुल अवधि के लिए एक दिन (24 घंटे) बर्थ किराया भाड़े के बराबर शुल्क या बर्थ किराया भाड़े का 100% जो भी उच्चतम हो, वसूल की जायेगा।
(ii) इसके अलावा पोतों का अन्दर/बाहर बदलाव भाड़ा उन पोतों से वसूल किया जायेगा जिन्हें बाहर निकलने की प्राथमिकता उपलब्धता करायी गयी है।
(iii) बर्थ सं. 6ए पर बाहर निकलने की प्राथमिकता तभी दी जायेगी जब 25000 मी.टन का कार्गो प्रति कार्य दिवस की लदान दर/निर्गमन पोत द्वारा रखे गए प्रतिरोधों द्वारा प्राप्त नहीं किया जा सकता।

भाग II कार्गो संबंधित किराया भाड़ा**खण्ड-ए****बर्थ सं. 5ए व 6ए पर घाट किराया भाड़ा**

दर्शाये गए कार्गो की मात्रा पर जिसे सीमा शुल्क के साथ दायर प्रवेश बिल में घोषित किया जाता है कार्गो के आयातकों अथवा निर्यातकों द्वारा नीचे निर्दिष्ट दरों पर, बर्थ सं. 5ए व 6ए पर कार्गो प्रहस्तन के लिए घाट शुल्क प्रत्यक्ष रूप से एस डब्लुपीएल को देय होगा:

क्रम सं.	उत्पादों का विवरण	इकाई	दर आयात / निर्यात के लिए (रुपये में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1.	कोयला (थर्मल कोयले को छोड़कर सभी प्रकार)	एम टी	25.80	15.48
2.	धातुकर्म कोक / कोक / लकड़ी का कोयला	एम टी	38.70	23.22
3.	चूना पत्थर	एम टी	8.60	5.16
4.	लौह अयस्क छर्रे	एम टी	25.80	25.80
5.	धातु उत्पाद, इस्पात कवायल, स्लेब्स	एम टी	25.80	15.48
6.	अन्य कोई बल्क कार्गो जो ऊपर निर्दिष्ट नहीं	एम टी	25.80	15.48

खण्ड बी

कार्गो के आयातक या निर्यातक द्वारा बर्थ सं. 5ए व 6ए पर कार्गो प्रहस्तन किराया भाड़ा दर्शाये गए कार्गो पर एस डब्लुपीएल को प्रत्यक्ष रूप से निम्नलिखित दर पर देय होगा:

बर्थ सं. 5ए पर

क्रम सं.	उत्पादों का विवरण	इकाई	दर आयात/निर्यात के लिए (रुपये में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1	लौह अयस्क छर्रे	एम टी	120.40	120.40
2	धातु उत्पाद, इस्पात क्वायल , स्लेब्स	एम टी	136.74	82.04
3	अन्य कोई बल्क कार्गो जो ऊपर निर्दिष्ट नहीं	एम टी	129.00	77.40

बर्थ सं. 6ए पर

क्रम सं.	उत्पादों का विवरण	इकाई	दर आयात/निर्यात के लिए (रुपये में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1.	कोयला (थर्मल कोयले को छोड़कर सभी प्रकार)	एम टी	86.60	51.96
2	धातुकर्म कोक / कोक (सभी प्रकार)/ लकड़ी का कोयला	एम टी	123.07	73.84
3	चूना पत्थर	एम टी	113.95	68.37
4	लौह अयस्क छर्रे	एम टी	120.40	120.40
5	धातु उत्पाद, इस्पात क्वायल , स्लेब्स	एम टी	136.74	82.04
6	अन्य कोई बल्क कार्गो जो ऊपर निर्दिष्ट नहीं	एम टी	129.00	77.40

नोट्स:-

- (1) बर्थ सं. 5 ए पर, कार्गो प्रहस्तन किराया भाड़ा निम्नलिखित सेवाओं का आवरण करेगा।
 - पोत से कार्गो को बर्थ पर उतारना अथवा विलोमत,
 - पोत बर्थ से एसडब्लुपीएल स्टैकयार्ड गमनागमन अथवा विलोमत,
 - एसडब्लुपीएल के अन्दर गमनागमन,
 - रेलवे वैगन से अथवा विलोमत,
- (2) बर्थ सं. 6ए पर, कार्गो प्रहस्तन किराया भाड़ा निम्नलिखित सेवाओं का आवरण करेगा।
 - पोत से कार्गो को बर्थ पर उतारना अथवा विलोमत,
 - पोत बर्थ से एसडब्लुपीएल स्टैकयार्ड गमनागमन अथवा विलोमत,
 - एसडब्लुपीएल स्टैकयार्ड के अन्दर गमनागमन,
 - रेलवे वैगनों पर रेल द्वारा सामान भेजने के लिए लदान अथवा विलोमत:
- (3) अनुसूची में निर्धारित उपरोक्त प्रहस्तन भाड़े में वैगनों को तारपोलिन/प्लास्टिक आवरण से ढकना शामिल नहीं है।
- (4) डनएजिंग व लैसिंग की (उचित मजदूर व सामान लगाकर) पोत के मालिक की संतुष्टि तक उपयोगकर्ता द्वारा अपने खर्च पर व्यवस्था की जायेगी।

(5) कार्गो प्रहस्तन किराया भाड़े का 50% कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्राप्त होने से पहले देय होगा। कार्गो प्रहस्तन किराये भाड़े का शेष 50% कार्गो के नौवहन/निकासी से पहले देय होगा।

खण्ड—सी

जमीन किराया/भंडारण किराया भाड़ा

एसडब्लुपीएल के स्टैकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण किराया भाड़ा निम्न प्रकार से होगा:

I. आयात/आंतरिक कार्गो के लिए जमीन किराया/भंडारण किराया भाड़ा

(एसडब्लुपीएल में, शेष कार्गो के लिए, प्रति मी.टन प्रति दिन)

क्रम सं.	उत्पादों का विवरण	पहले पांच दिनों के लिए दर शेष फ्री पीरियड के बाद	दसवें दिन से छठे दिन के लिए दर	ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर	इककीसवें दिन से दर
1.	कोयला (सभी प्रकार)	8.60	21.50	43.00	86.00
2.	धातुकर्म कोक / कोक (सभी प्रकार)/ लकड़ी का कोयला	12.90	34.40	64.50	129.00
3.	चूना पत्थर	8.60	21.50	43.00	86.00
4.	अन्य कोई सूखी बल्क कार्गो जो ऊपर निर्दिष्ट नहीं	12.90	34.40	64.50	129.00

नोट्स:—

- (1) पोत के कार्गो के पूर्ण भारमुक्ति के या जब अन्तिम पार्सल उतारे जाने के बाद, तीन मुफ्त दिन की अनुमति दी जायेगी, मुफ्त अवधि का हिसाब करने के लिए रविवार कस्टम द्वारा अधिसूचित छुट्टियों व टर्मिनलों के गैर कार्य दिवस अलग किए जायेंगे।
- (2) जमीन का किराया/भंडारण किराया भाड़ा निर्धारित मुफ्त दिनों के परे कार्गो के रुकने के लिए रविवारों व कस्टम द्वारा प्रतिसूचित छुट्टियों समेत सभी दिनों के लिए देय होगा।
- (3) मुफ्त दिनों के परे 21 दिनों के बाद, आयातक, निर्यातक के तमाम लागत व परिणामों पर शेष कार्गो एस डब्लुपीएल क्षेत्र के बाहर अन्य क्षेत्र में बदलाव किया जाना संभाव्य है।
- (4) जमीन का किराया/भंडारण को वसूल करने के लिए दिवस प्रातः 7:00 बजे से अगले दिन प्रातः 7:00 बजे तक गिनी जायेगी।

II. निर्यात/बहिर्गामी कार्गो के लिए जमीन का किराया/भंडारण किराया भाड़ा

(एसडब्लुपीएल में शेष कार्गो के लिए प्रति मी. टन प्रतिदिन)

क्रम सं.	उत्पादों का विवरण	पहले पांच दिनों के लिए दर शेष फ्री पीरियड के बाद	दसवें दिन से छठे दिन के लिए दर	ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर	इककीसवें दिन से दर
1.	लौह छर्रे	8.60	21.50	43.00	86.00
2.	धातु उत्पाद, इस्पात क्वायल, स्लेब्स और अन्य सामान्य बल्क कार्गो	4.30	8.60	21.50	43.00

नोट्स:

- (1) निर्यात कार्गो के मामले में, पहले कार्गो की खेप प्राप्त होने के पहले दिन से मुफ्त सात दिवस अनुमेय होंगे, मुफ्त अवधि का हिसाब करने के लिए रविवार कस्टम द्वारा अधिसूचित छुट्टियां व टर्मिनलों के गैर कार्य दिवस अपवर्जित किए जायेंगे।
- (2) निर्धारित मुफ्त दिवसों के बाद, जमीन का किराया/भंडारण किराया भाड़ा जैसा कि ऊपर बताया गया है रविवारों व कस्टम द्वारा अधिसूचित छुट्टियों समेत सभी दिनों के लिए देय होगा।
- (3) मुफ्त दिनों के परे, 21 दिनों के बाद निर्यातक के एकमात्र लागत व परिणामों पर शेष कार्गो एस डब्लुपीएल क्षेत्र के बाहर अन्य क्षेत्र में बदलाव किया जाना संभाव्य है।

(4) जमीन का किराया/भंडारण को वसूल करने के दिवस प्रातः 7:00 बजे से अगले दिन के प्रातः 7:00 बजे तक गिनी जायेगी।

(5) अगर इकठ्ठा किया गया संपूर्ण कार्गो मुफ्त अवधि के अन्दर नहीं है व शेष कार्गो अगले पोत से निर्धारित/संबंधित किया जाता है अगली मुफ्त अवधि इस दावे के संबंधित में दस्तावेजीकरण के पेश करनी की तारीख से अनुमेय किया जायेगा। अन्यथा, उपरोक्त अनुसूची में निर्धारित के अनुसार उचित प्रयोज्य दर पर जमीन का जुर्माना किराया देय होगा।

खण्ड सी के सामान्य नोट्स:

(1) कोई भी जमीन का किराया/भंडारण किराया भाड़ा उस अवधि के लिए देय नहीं होगा जब एसडब्लुपीएल कार्गो प्रहस्तन की स्थिती में न हो तथा उपयोगकर्ताओं ने अनुरोध किया हो।

खण्ड—डी

धूल दमन प्रशुल्क

प्रभावी प्रदुषण नियंत्रण के लिए धूल के दमन के लिए छिड़के गए पानी के लिए धूल दमन खर्चे कोयले, कोक व चूनापत्थर पर प्रकटमात्रा पर निम्नलिखित दरों पर वसूल किए जायेंगे:

कोयला, चूनापत्थर व कोक के लिए रु. 1.85 प्रति मी. टन

यह पोत से उतारने के चरण से एसडब्लुपीएल स्टैकयार्ड पर भंडारण सहित कार्गो के रेलवे वैगनों में लदान तक वसूल किया जायेगा।

भाग III

अन्य सेवाएं

(1) आगन्तुक प्रविष्टि पास:-

	वार्षिक	मासिक	प्रतिदिन
क. प्रति प्रार्थनापत्र	रु. 175	रु. 45	रु. 20
ख. प्रति प्रतिस्थापन	रु. 45	रु. 45	रु. 20

(2) वाहन प्रविष्टि पास

प्रति प्रविष्टि रु. 65

नोट : वाहन प्रविष्टि शुल्क कार्गो को भेजने/प्रेषण करने के लिए एस डब्लुपीएल बर्थों पर प्रवेश/छोड़ने वाले वाहनों से वसूल नहीं की जायेगी।

(3) फोटोग्राफी

क. फिल्म सूटिंग व फोटोग्राफी	रु. 7310 प्रतिदिन
ख. सामान प्रहस्तन करने के फोटो लेना	रु. 430 प्रतिदिन
ग. नाविक दल व अन्य का फोटो लेना	रु. 215 प्रतिदिन
घ. वीडियोग्राफी (संचालन गतिविधियों से संबंधित)	रु. 2150 प्रतिदिन

(4) क्रेन किराया भाड़ा

बर्थ सं. 5ए व 6ए पर स्थापित एसडब्लुपीएल के क्रेनों के लिए किराया भाड़ा कार्गो प्रहस्तन के लिए उद्देश्यों के अलावा उपभोग के लिए निम्नलिखित दरों के अनुसार एसडब्लुपीएल को प्रत्यक्ष रूप से देय होंगी।

क. 110/42 मी. टन क्षमता मोबाइल हार्बर क्रेनों के लिए	रु. 21500.00 प्रति घंटा
ख. अन्य क्रेनों के लिए	रु. 12900.00 प्रति घंटा

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 4th February, 2015

No. TAMP/19/2013-SWPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from South West Port Limited for revision of its Scale of Rates for its operations at the multipurpose cargo terminal at berth Nos. 5A and 6A in the Mormugao Port Trust as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/19/2013-SWPL

South West Port Limited

- - -

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 2nd day of January 2015)

This case relates to the proposal received from the South West Port Limited (SWPL) for revision of its Scale of Rates for its operations at the multipurpose cargo terminal at berths Nos. 5A and 6A in the Mormugao Port Trust (MOPT).

2.1. The existing Scale of Rates (SOR) of the SWPL was approved by this Authority vide order dated 03 November, 2010 and the validity of the SOR was prescribed till 31 March, 2013. By the said Order, an across the board reduction in tariff of 9.5% was effected with effect from 1 January, 2011 based on the revenue surplus position estimated for the period 2010-11 to 2012-13 as against 32% tariff increase sought by the SWPL.

2.2. Subsequently, the SWPL filed a review application in January, 2011, seeking review of three items in the Order passed by this Authority dated 3 November, 2010. This Authority passed an Order dated 26 July 2011 disposing of the review application of the SWPL. In the said Order, the operating and direct labour cost estimated in the tariff Order of November, 2010 was revised by this Authority based on the documents submitted by the SWPL establishing arm's length relationship of the transaction entered between SWPL and JSW Infrastructure Limited (JSWIL) for outsourcing of cargo handling operation in the review application. The other two items for review made by the SWPL did not point out any apparent error in the Order approved by this Authority and hence were rejected. Based on the cost position, this Authority decided to maintain status quo in the 2006 tariff as against 9.5% reduction effected by this Authority in November, 2010 Order. The revised Scale of Rates was made effective from the date of notification of the Order in the Gazette of India i.e. 6 August, 2011.

2.3. The validity of the existing Scale of Rates of SWPL was initially fixed till 31 March, 2013, which has been extended a couple of times subject to the condition that additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return emerges for the period post 1 April, 2013, during the review of its performance, such additional surplus will be set off fully in the tariff to be determined. The existing Scale of Rates of SWPL was last extended upto 31 December, 2014.

3. As per the Order dated 30 September, 2008 refining some of the approach to tariff setting at the major port trusts and private terminals operating thereat, the SWPL had to file its proposal by 30 June, 2012. The SWPL was accordingly reminded vide our letter No. TAMP/39/2005-Misc dated 07 May, 2012. Since no proposal was received, the terminal operator was again reminded vide our letter dated 12 December 2012 to file its proposal by 31 December, 2012. In this context, subsequently, the SWPL vide its letter dated 4 March, 2013 citing certain technical difficulties in filing of its proposal requested three months' time to file its proposal. As decided by this Authority, the SWPL was directed vide our letter dated 2 April, 2013 to file its proposal by 30 April, 2013.

4.1. In this backdrop, the SWPL vide its letter dated 30 April, 2013 has filed its proposal for revision of its Scale of Rates for its operations at the multipurpose cargo terminal at berth Nos. 5A and 6A in MOPT.

4.2. Since the proposal of SWPL was not accompanied with the proposed draft Scale of Rates, the SWPL was requested vide our letter dated 8 May, 2013 followed by a reminder letter dated 15 May, 2013 to furnish the proposed draft Scale of Rates. The SWPL was also requested to furnish the Annual Accounts for the years 2009-10, 2010-12 and 2012-13.

5.1. In response, the SWPL vide its letter/email dated 16 May, 2013 and 17 May, 2013 has submitted its proposed draft Scale of Rates as well as Annual Accounts for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13.

5.2. The highlights of the SWPL proposal dated 30 April, 2013 and draft proposed SOR dated 17 May, 2013 are summarized below:

1. **Traffic:**

- (i). Actual traffic for the years 2010-11 to 2012-13 is reported at 5.80 Million Metric Tonnes (MMT) 6.48 MMT and 7.76 MMT as against the estimated traffic 4.35 MMT, 4.65 MMT and 5.25 MMT respectively. The SWPL could achieve higher volumes due to availability of more rakes as there was ban on iron ore export.
- (ii).
 - (a). Rakes availability has increased in past two years mainly due to ban on iron ore exports. Most of the rakes which were deployed for transporting rakes from mines to ports, are presently idle and hence available for coal transportation from port to their destination.
 - (b). The Company has very limited storage area (33,000 m²) and throughput is very much dependent on evacuation speed. More rakes available per day makes cargo turnover from storage area faster and hence, SWPL could handle more throughput with existing facilities. during FY 2012-13 the terminal handled 2187 rakes in comparison to 1907 rakes during FY 2010-11.
- (iii).
 - (a). A new coal terminal of Berth 7 at MOPT is almost ready for commercial operation. With this development, rakes availability will be shared between the two coal terminals and hence, the SWPL may find it difficult to achieve similar throughput in the future.
 - (b). Further, Berth 7 will have in-motion wagon loading facility in place, hence rakes turnover from its rail-siding will be faster. With this facility, railway would prefer to provide rakes to the terminal which would be able to release the rake faster. Keeping this in mind, with due permission and help from MOPT, SWPL has also started construction of in-motion wagon loading system.
- (iv). The traffic estimated for the years 2013-14 to 2015-16 is 6.52 MMT, 7.02 MMT and 7.52 MMT respectively. Reduction in the traffic estimates is due to commencement of operations at new coal terminal (Berth 7) which will result in reduced availability of rakes for SWPL, thereby reducing the evacuated quantity.

(v). **Income Estimates:**

The operating income for the years 2013-14 to 2015-16 has been estimated based on the estimated traffic with reference to existing tariff as well as on proposed tariff as given below:

(₹ in lakhs)

Year	Income with existing tariff	Income with proposed tariff
2013-14	13,261	14,059
2014-15	14,372	15,243
2015-16	15,486	16,430

(vi). **Expenditure Projection:**

- (a). The direct labour for stevedoring, operating mechanized handling system, storing, loading cargo into wagons, etc., is awarded to various cargo handling contractors. Similarly, maintenance labour for upkeep, replacement of spares, lubes and oils of all machinery in the system are also outsourced. These expenses have been projected on the basis of the existing rates of the contractors and the prevailing market rates.
- (b). Repair and maintenance expense is estimated at 1.5% for civil assets and 3% for mechanical assets, as was approved in its initial tariff fixation.

- (c). The maintenance dredging is to be carried by MOPT, as per the License Agreement (LA). The MOPT, however, disputes this and agrees to dredge only upto 13 mtrs. in the particular approach and 13.5 mtrs. in berth pockets. during 2010-11 ₹2.59 crores were paid to MOPT towards dredging. The SWPL has, however, made a provision of ₹3.15 crores against the bill received from MOPT for the years 2011-12 and 2012-13. A provision of ₹2.50 crores is made for each of the years 2013-14 to 2015-16.
- (d). The SWPL has replaced its old Mobile Harbor Crane with new ones during the year 2012-13. This will reduce the dependence on diesel. It is expected that 70% of cargo will be handled by cranes run by electricity and 30% only on diesel operated equipment.
- (e). depreciation has been computed on the basis of straight line method for the life norms permissible in accordance with the Companies Act, 1956.
- (f). 18% of income earned / expected to be earned from cargo handling charges is payable as revenue share to MOPT. Hence, as per clause 2.8.1 tariff guidelines, revenue share to the extent of the rate quoted by the second highest bidder at 13.10% of the cargo handling income is considered in the cost statement.

(vii) **Capital Expenditure:**

- (a). The SWPL primarily depends upon evacuation speed from its storage yard. As coal evacuation can only be done by rail, availability of rakes plays a major role in cargo throughput.
- (b). The new coal terminal at berth no.7 of MOPT is scheduled to commence operation in the year 2013-14 will also need rakes for evacuation of coal. The new coal terminal is also developing an in-motion wagon loading system which will enable them to achieve faster rakes turnaround time as against traditional way of loading of coal method, which SWPL presently adopts. The railways will always prefer the terminal which has faster turnaround time for its rakes.
- (c). In the light of the above, the SWPL has decided to install its own wagon loading system. (It is relevant to mention that capex relating to in-motion wagon loading system was considered during the last tariff revision itself based on the proposal of SWPL.)
- (d). The existing material handling system is almost 10 years old and has lived its utility. Continuous up-gradation of the conveying system along with increasing the stacking and reclaiming capacity is necessary for the terminal to stave off competition. SWPL will also have to upgrade the steel handling facility on account of change in the cargo profile. Presently the equipments are designed to handle steel coils/slabs weighing less than 25 MT each, whereas SWPL's main customer is exporting steels coils/slabs weighing in excess of 32 MT. Hence, the following capex is proposed during next three years:

Year	Particulars	₹ in Lakhs
2013-14	Mobile equipments	1000
	Span gantry cranes	1500
Total		*2500
2014-15	Continuous Ship loaders	4400
	Cranes for steel handling	2400
Total		6800
2015-16	Upgrading the conveying system	2000
	Mobile equipments like pay loaders, excavators, etc.,	1500
Total		3500

Note: The total additions to gross block proposed in the year 2013-14 is 8500 lakhs of which 6000 lakhs is towards information in-motion wagon loading system.

(viii). **Optimal capacity:**

- (a). The optimal capacity of the terminal is assessed after taking into consideration the various aspects of the facility created, equipment and plant and machinery provided, productivity levels and utilization levels and borrowing the norms prescribed in 2008 guidelines. (The 2008 guidelines do not apply to SWPL as they are governed by 2005 guidelines).
- (b). The optimal quay capacity of the berth no. 5A is assessed as 3.83 Million Tonnes Per Annum (MTPA) and capacity of berth no. 6A is arrived at 7.28 MTPA aggregating to 11.11 MTPA. The parameters adopted for this purpose is 100% handymax vessel of 45,000 DWT and handling rate of 15,000 Tonnes/day for berth no. 5A. For berth no. 6A, share of panamax vessel is considered as 90% with DWT of 70,000 and handling rate of 30,000 Tonnes/day and share of handmax vessel is considered as 10% with 45,000 Tonnes DWT and handling rate of 15,000 tonnes per day.
- (c). The optimal stack yard capacity is assessed as 5 MTPA for berth nos. 5A and 6A together considering 33,000 sq.mtr. of stacking area, 80% utilization of stack area (as against 70% norms prescribed in the 2008 guidelines), stacking factor of 15 tonnes/sq.mtr. and turnover of 18.
- (d). Total Optimal capacity of berth nos. 5A and 6A is assessed at 5 MTPA being lower of quay and yard capacity as per principle of 2008 guidelines.
- (e). The capacity utilization considered by SWPL taking the optimal capacity as 5 MTPA and with reference to actual traffic handled during 2010-11 to 2012-13 is 117%, 130%, 150% respectively. Capacity utilization is considered at 130%, 140% and 150% with reference to traffic projected for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.

- (ix). A summary of operating income, net surplus/deficit position estimated by the SWPL for the years 2013-14 to 2015-16 in the consolidated cost statement and activity wise cost statement at the existing tariff level is as follows:

Particulars	Operating Income (₹ in lakhs)			Aggregate for the year	Net Surplus(+)/Deficit(-) (₹ in lakhs)			Aggregate for the year 2013-14 to 2015-16	Net Surplus(+)/Deficit (-) as of Operating Income (₹ in lakhs)		
	2013-2014	2014-2015	2015-2016		2013-2014	2014-2015	2015-2016		2013-2014	2014-2015	2015-2016
Consolidated cost position*	13,261	14,372	15,486	43,119	557	(1,042)	(1,833)	(2,318)	4%	-7%	-12%
Vessel related activity*	4,268	4,597	4,929	13,749	(14)	0	60	46	-	-	-
Cargo handled activity*	8,993	9,775	10,557	29,325	(157)	(1,647)	(2,509)	-4,313	-2%	-17%	-24%

***Note:** The sub activity wise cost statement do not capture the adjustment of actual Net Surplus of ₹9,042 lakhs assessed for the past period 2009-10 to 2012-13 though it is considered in the consolidated cost position. Hence, sum of net surplus/deficit of activity wise cost statement do not match with the consolidated cost statement.

5.3. The highlights of the draft Scale of Rates (SOR) proposed by SWPL in its general revision proposal are given below:

- (i). **Berth Hire charges:**
No change proposed in the existing berth hire charge.
- (ii). **Wharfage charges:**
No change is proposed in the existing wharfage charges
- (iii). **Cargo Handling charges and dust suppression Charge:**
12% increase is proposed in the cargo handling charges at berth Nos. 5A and 6A and 12% increase is proposed in dust Suppression Charge
- (iv). Ground rent / storage charges and other services are proposed to continue at the existing level.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of each of the proposal dated 30 April 2013 and draft SOR filed vide email dated 17 May 2013 was forwarded to the MOPT and concerned users / user organizations seeking their comments. The comments received from the MOPT, Indian National Shipowners' Association (INSA) and Mormugao Ships Agents Association (MSAA) were forwarded to SWPL as feedback information. The SWPL has not furnished its comments on the comments of MOPT, users/users associations. We have not received comments from any other users/users organizations, despite reminder.

7.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the SWPL was requested vide our letter dated 4 June 2014 followed by a reminder letter dated 22 July 2014 to furnish information/clarifications on various points by 20 June 2014. A summary of the queries raised by us is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us
(A).	Financial / Cost statement
(1).	Since the year 2013-14 is already over, the estimates for the year 2013-14 may be updated with actuals duly reconciling the figures reported in the Annual Accounts with the figures furnished in the cost statement. A copy of the Audited Annual Accounts for the year 2013-14 may also be forwarded. Consequent to updating the 2013-14 estimates with actuals, the estimates for the subsequent year's viz. 2014-15 and 2015-16 may be reviewed and modified, if necessary, with reference to 2013-14 actuals.
(2).	Please furnish a statement reconciling the total income, expenses, depreciation, and profit before tax reported in the Annual Accounts of the SWPL for the years 2010-11, 2011-12, 2012-13 and 2013-14 with the income, expenses, depreciation and net surplus before return considered in the cost statements.
(3).	In Form 1 under Sl. No.4, giving comparative position of existing vis-à-vis proposed rates, the existing rate for dust suppression service is mentioned as ₹2.75 per tonne instead of ₹2.15 per tonne as per the Scale of Rates approved by this Authority vide Order No.TAMP/11/2011-SWPL dated 26 July 2011 which needs to be corrected. Consequently, proposed rate applying 12% increase proposed by SWPL will come to ₹2.40 per tonne instead of ₹3.07 per tonne which also needs to be corrected in Form 1.
(4).	<u>Analysis of Past Period actual performance vis-à-vis Estimates (Form 7):</u> Clause 2.13. of the 2005 tariff guidelines mandates this Authority to review the actual physical and financial performance vis-à-vis the estimates relied upon in the previous tariff cycle. In this context, Form 7 of the format prescribed by this Authority for filing tariff proposal requires BOT operators to furnish requisite details. The SWPL has, however, not furnished the requisite Form 7. The SWPL is requested to furnish this Form duly filled taking into consideration the notes prescribed in the said Form. The following points may also be taken into account while filing the said Form:
(i).	The actuals to be furnished in the Form 7 should reflect specific adjustment, if any, done in the estimates considered in the last tariff revision Order for a like to like comparison. For example, the estimates of payment towards CHLD levy to MOPT was not considered in the estimates [Refer para 13(xiii)(b) of the Order No.TAMP/12/2010-SWPL dated 3 November 2010]. The actuals to be furnished in Form 7 should capture this adjustment and any such adjustments considered in the last tariff Order.
(ii).	As required in the prescribed Form 7, the reasons for variation in the estimates considered by this Authority in the last tariff revision Order vis-à-vis the actuals should also be furnished, if the variation is more than +/- 20%.
(iii).	The Guidelines provide flexibility to all the Major Port Trusts to reduce the rates at their discretion on commercial consideration, if they so desire. Such reduction, if any, granted by SWPL may be quantified and listed out for each of the years 2010-11 to 2012-13 and 2013-14 as well. Consequential effect of such concession granted on growth of traffic may also be analysed item wise.
(iv).	The tariff Order of November 2010 effected reduction of 9.5% over the then existing tariff. The review Order of July 2011 restored the tariff prevailing prior to issue of November 2010 Order. The SWPL would have implemented the reduced tariff from the effective date of implementation of November 2010 date till the date of notification of July 2011 Order. Hence while compiling Form 7, the income estimates considered in July 2011 Order should be suitably adjusted to capture the effect of reduction approved by this Authority and implemented by the SWPL for the interim period.
(5).	<u>Capacity:</u> For the purpose of assessing the capacity, the SWPL has followed the approach prescribed in the 2008 guidelines. Though the upfront tariff guidelines of 2008 are not applicable to the existing terminals, the following points need to be addressed with reference to the estimation of capacity furnished by SWPL:
(i).	The SWPL has stated that ship day output for unloading cargo (coal) prescribed in the guidelines of 2008 is 45,000 tonnes/ day for capex vessel and 35,000 tonnes/ day for panamax vessels. However, the output norms indicated by SWPL do not match with the output norms prescribed at 50,000 tonnes/ day and 35,000 tonnes/ day for corresponding vessels categories in the 2008 guidelines for coal terminal.

(ii).	The average discharge rate and the average loading rate for handling each of the cargo items by panamax/handymax vessel may be furnished for the last three years. The productivity level expected to be achieved during the next three years taking into consideration the mobile handlers, mobile equipment, up gradation in conveying system, etc., proposed to be deployed by the SWPL may also be indicated.
(iii).	Berth nos.5A and 6A operated by SWPL are for handling various cargo such as coal/coke, limestone, steel products, etc. The handling rate will vary depending on the type of cargo handled and share of different vessel size. Optimal quay capacity assessment may be modified to capture these vessel parameters and productivity of various cargo
(iv).	during the last revision, the SWPL in response to one of the queries had stated that it can stack 5 tonnes per sq. mtr. and turnover ratio of 26 can be achieved. As against that, SWPL has now considered stacking factor of 15 tonnes per sq. mtr. and turnover ratio of 18. The average actual stacking factor and turnover achieved in the last three years as well as improvement in these parameters expected with commissioning of in-motion wagon loader (expected to be installed in March 2014 as per the current proposal) and other evacuation facilities may also be indicated. Optimal yard capacity may be re-assessed to capture the improved parameters achieved/achievable by SWPL in terms of stacking factor and turnover ratio.
(v).	The SWPL may review and modify the optimal quay and yard capacities in the light of the above observation and also taking into consideration the gaps observed in the optimal capacity assessment in para 13(vii) of the last tariff Order of November 2010.
6.	<u>Traffic Projections (Form 2A):</u>
(i).	The traffic of coal for Financial Years (F.Y.) 2013-14 to 2015-16 is projected at 6.0 million tonnes, 6.25 million tonnes and 6.50 million tonnes respectively as against actual volume of 6.75 million tonnes of coal handled by SWPL in the year 2012-13. The traffic projected for steel products is 0.52 million tonnes and 0.77 million tonnes in the F.Y. 2013-14 and 2014-15 respectively which is found 35% and 5% lower than the actual steel products of 0.81 million tonnes handled in the year 2012-13. As against the Minimum Guaranteed Throughput of 5 Million Tonnes (MT) per annum, the SWPL has handled 5.80 MT, 6.48 MT and 7.56 MT in the years 2010-11 to 2012-13 respectively as against the projection of 4.35 MT, 4.65 MT and 5.25 MT respectively for the corresponding years. This shows the physical possibility and availability of cargo. The commencement of operation at the new coal terminal at MOPT only proves the availability of cargo at MOPT. Reduced availability of rakes due to commencement of new coal berth resulting in reduction in evacuable cargo is cited as the main reason for reduced level of traffic estimates. However, the MOPT vide its letter No.FA/Cost/112/2013/19 dated 27 June 2013 a copy of which was forwarded to SWPL under cover of our letter dated 3 July 2013 has listed down the steps taken by MOPT and the initiatives being taken by the Railways to augment railway lines and rack availability. Therefore, it may be essential that the traffic estimates need review by SWPL. As the F.Y. 2013-14 is already over, the actual traffic handled for the year 2013-14 to be updated in the cost statements and traffic estimates for the subsequent years viz. 2014-15 to 2015-16 also to be reviewed and modified.
(ii).	The actual traffic handled by SWPL indicated in the proposal of SWPL dated 30 April 2013 in para no.2 (Present Status) and in para no.4 (Salient features) is 5.80 MT and 7.76 MT for the F.Y. 2010-11 and 2012-13 respectively. This varies from the traffic reported in the Form 2A at 5.84 MT and 7.56 MT for the corresponding years. Please indicate the correct traffic figures and ensure that the cost statements reflect the correct position.
(iii).	The SWPL in para 3 of its proposal has stated that with the development of new coal terminal likely to commence operation at Berth No.7, it would be difficult for SWPL to achieve the cargo volume handled by it in the past. Further, availability of the rake will have to be shared between the two terminal operators which will also make difficult for SWPL to achieve the cargo volume handled by it in the past. With reference to the constraints for future growth in traffic expressed by SWPL in para 3 of its proposal, the following points are noteworthy:
	(a). As per the information furnished by the MOPT, the BOT operator for Berth No.7 is likely to commence the operation in June 2014. The reduction projected in the coal traffic projected for the year 2013-14 at 6.0 million tonnes, therefore, needs to be relooked. Since the year 2013-14 is over, the traffic figures for the year 2013-14 needs to be updated with the actual traffic.
	(b). As regards the concern raised by SWPL on account of non-availability of sufficient number of rakes due to likely commencement of new BOT operator at Berth No.7, the MOPT vide its letter No.MF/Cost/112/2013/19 dated 25 June 2013, while furnishing the comments on the SWPL proposal has categorically stated that it has taken up this issue with Railway authorities and the Railway authorities are doubling the railway track to improve the rail traffic and the work is already under progress. The MOPT has also stated that the South Western Railway has also taken up yard augmentation work between Kulam and Vasco-da-Gama by providing additional lines and will enhance supply of empty rakes. Further, port has also taken up augmentation work at R&D yard to increase yard capacity in order to get more empty rakes to achieve higher throughput. In view of

	the above submissions made by MOPT, the SWPL is requested to review the traffic estimates for the years 2014-15 & 2015-16 and consider it at a realistic level considering a reasonable level of growth expected in traffic.
(iv).	During the last tariff revision, the SWPL had indicated that in-motion wagon loading will be installed by later half of the year 2011-12. For the reasons stated in para 13(xxi)(c) of the Order, the capex relating to in-motion wagon loading was considered in the year 2012-13. Para 7.3. of the current proposal of SWPL, however, states that installation of in-motion wagon loading system will be completed by March 2014. Please confirm whether this facility has been installed and the exact month of installation. The SWPL also to indicate additional traffic expected to be handled with installation of this facility. Moreover, additional traffic handled/ expected to be handled for each of the years in view of other capital expenditure on mobile handling equipment like mobile handlers, continuous ship unloaders, upgradation in conveying system, etc., envisaged during the years 2013-14 to 2015-16 also to be indicated. Also, confirm and show that these additional traffic are captured in the traffic projections.
(v).	As per para 13(viii) of the last tariff Order of SWPL dated 3 November, 2010 as well as para 11(ii) of the Order No.TAMP/19/2006-SWPL dated 29 December, 2006, both MOPT and SWPL had agreed to consider demand of small users and devise an alternative operational plan for including road delivery cases. As recorded in the said para of November, 2010 Order, in view of Writ Petition filed by few users, the Hon'ble High Court of Bombay had directed the Ministry of Shipping to decide about coal handling. In this context, during the meeting with the (then) Secretary (Shipping), the SWPL had agreed to consider the road mode if the MOPT provided 10,000 sq. mtrs. behind Berth No.7 for storage of cargo. The relevant operative portion of the Order No. Pd/13011/1/2005-MOPT dated 15 December, 2005 of Secretary (Shipping) is brought out in the para 13(viii) of the Order passed by this Authority. The SWPL is requested to intimate the status about further development in the matter about allotment of additional land by MOPT to SWPL and action, if any, initiated by SWPL for development of evacuation by road mode.
(vi).	Justify the reasons for estimating the number of vessels to drop from 147 nos. in 2012-13 to 131 vessels in 2013-14. The actual number of vessels handled in the year 2013-14 may be furnished. The SWPL may, if necessary, consider to review the vessel traffic projected for the years 2014-15 and 2015-16 based on actual vessel traffic handled in the year 2013-14.
(vii).	The existing Scale of Rates of SWPL prescribes tariff for handling coal (all types except thermal coal), metallurgical coke, limestone, iron ore pellets, metal products/steel coils/slabs and any other bulk cargo not specified in the schedule of rate. The traffic figures furnished by SWPL in Form 2A, however, covers traffic estimates of only coal and steel only. The actual traffic handled by SWPL in respect of other cargo items for the years 2010-11 to 2013-14 along with estimates for future period may be included. If SWPL does not anticipate to handle other cargo for which traffic is not projected, the reasons for continuing to propose tariff for these cargo items in the draft proposed Scale of Rates may be explained
(viii).	The traffic for the year 2012-13 in the excel file in "Sheet 2" is 7.76 million tonnes which does not match with the traffic figure furnished in Form 2A at 7.56 million tonnes. The correct position to be indicated and reflected in the cost statement.
(7).	<u>Income Projection (Form 2B):</u>
(i).	For reasons stated earlier, all the income estimates for the year 2013-14 should be updated with actuals. Consequently, estimates for the years 2014-15 and 2015-16 also to be modified, if necessary.
(ii).	The income estimation to be reviewed and modified in view of our observation to review the traffic estimation
(iii).	The income from berth hire is estimated to reduce from ₹6,286 lakhs actually reported in the year 2012-13 to ₹4,268 lakhs in the year 2013-14 (-32%), ₹4,597 lakhs in the year 2014-15 (-27%) and ₹4,929 lakhs in the year 2015-16 (-22%) in comparison to the actual berth hire earned in 2012-13. In this regard, following points to be clarified:
	(a). The reduction estimated in the berth hire income in the year 2013-14 is 32% which does not correspond with 10% reduction estimated in the vessel traffic. Please explain the reasons for this mismatch in the berth hire income vis-à-vis the vessel traffic. In any case, as stated earlier, the berth hire income estimated for the year 2013-14 to be updated with actual income earned in the year 2013-14 as per its Audited Annual Accounts.
	(b). Please clarify the reasons for estimating the berth hire income at reduced level of ₹4,597 lakhs in the year 2014-15 for vessel traffic of 147 numbers as against actual berth hire income reported at ₹6,286 lakhs for the year 2012-13 for same level of 147 vessels handled by SWPL.
	(c). The exchange rate considered by the SWPL for estimating the berth hire income is 1 US \$ = ₹53. The average exchange rate for the year 2013-14 is 1 US \$ = ₹60.50. The estimated income from berth hire for the year 2013-14 may be updated with the actual income reported in the Audited Accounts for the year 2013-14. For the subsequent years viz. 2014-15 and 2015-16, the revenue estimation from berth hire should be modified to capture the prevailing exchange rate.

	(d). The income from berth hire to be reviewed in view of the above observation.
(iv).	On examining the soft copy of the cost statements containing workings relating to the revenue estimation, it is observed that wharfage charges for limestone is computed at ₹30/ tonne as against ₹10/ tonne prescribed in the existing Scale of Rates of SWPL. In the current cost statement it may presumably not have any impact as nil traffic is not considered for this cargo. The SWPL to, however, correct the existing wharfage rate of limestone in the workings relating to revenue estimation.
(v).	(a). Explain the reasons for steep reduction in the actual storage income of coal from ₹577 lakhs in the year 2011-12 to ₹180 lakhs in the year 2012-13 despite 15.78% increase achieved in the coal traffic in the year 2012-13 over the previous year.
	(b). The reasons and the basis for estimating the storage income of coal uniformly at ₹100 lakhs for each of the years 2013-14 to 2015-16 to be explained and justified with reference to the actual storage income earned in the previous years.
	(c). The SWPL has shown NIL storage income from steel products, other/limestone for the years 2010-11 and 2012-13 as well as estimates for 2013-14 to 2015-16. Please confirm the position reported is correct.
(vi).	Form 2B shows cargo handling revenue is earned from other cargo/ limestone in the years 2010-11 to 2012-13 to the tune of ₹188 lakhs, ₹105 lakhs and ₹470 lakhs respectively. Explain the reasons for estimating nil traffic and nil income from other cargo/ limestone for the years 2013-14 to 2015-16.
(vii).	Revenue from operations under Schedule 16 of the Annual Accounts of the SWPL for the year ended 31 March, 2012 reports the gross revenue. From that, service tax recovered is excluded and the net revenue is reported in the Annual Accounts which is considered as the operating income in the cost statement for the years 2011-12 and 2012-13. In this regard, the following points need to be confirmed/ clarified/ explained:
	(a). Please confirm whether the treatment given by the SWPL of capturing the service tax recovered under the gross revenue is in line the accounting treatment required to be followed in this regard. It is understood from Major Port Trusts that service tax payable/recoverable are maintained in separate account and do not form part of the revenue or expenses.
	(b). Whilst the SWPL has adjusted service tax recovery from the gross revenue, no such adjustment is seen on the expense side for the outsourced services, etc., availed by SWPL. Please clarify whether the actual operating expenses reported in the Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13 and 2013-14 (actuals to be furnished) excludes service tax component paid by SWPL. If not, service tax component paid on the expense may be indicated for each of the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 separately. This need to be excluded from cost statement in the light of the observation at (vii)(a) above.
	(c). Please confirm and certify that the income and expenses for the years 2011-12 to 2013-14 as well as estimates of 2014-15 and 2015-16 reported in the cost statements excludes service tax component both on the income side as well as expense side.
(viii).	The existing Scale of Rates prescribes tariff for supply of water to vessels. Actual income for the years 2010-11 to 2012-13 as well as income estimates for the years 2013-14 to 2015-16 do not consider any income from this tariff item. Please explain the reasons therefor. If no services are provided by SWPL then, justify the relevance of prescribing tariff for this item in the Scale of Rates.
(ix).	(a) The rates set by this Authority are ceiling levels only. Indicate the discount, if any, allowed by SWPL over the ceiling rates during the year 2010-11 to 2012-13 and 2013-14. The revenue impact of such discounts allowed should also be quantified.
	(b). Confirm the income estimated for the years 2013-14 to 2015-16 are based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates of SWPL. Confirm the income estimates do not capture tariff reduction/concession, if any, granted by SWPL in the years 2010-11 to 2012-13 and 2013-14 on account of flexibility availability to Port Trusts/ BOT operators.
	(c). Applying the rates prescribed in the existing Scale of Rates and considering the actual volume of cargo handled during the years 2010-11 to 2013-14, the income realised during the said years to be furnished year-wise with workings.
	(d). As stipulated by this Authority in para 13(ix)(a) of tariff Order of November, 2010, the estimated berth hire income for the years 2010-11 to 2012-13 which was based the vessel parameters furnished by the SWPL for the years 2007-08 to 2009-10 requires to be verified with reference to the actual parameters for the years 2010-11 to 2012-13. In this context, SWPL to furnish year-wise details of average GRT, parcel size of vessel and productivity achieved during the years 2010-11 to 2012-13.
(8).	<u>Operating cost:</u>
(i).	In terms of clause 2.5.1. of the 2005 tariff guidelines, expenditure projection should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all the commodities announced by the Government of India. The WPI for all the commodities for the tariff cases to be decided in the year 2014-15 will be decided by this Authority and communicated to all Major Port Trusts and BOT operators including SWPL in due course of time. Hence, the annual escalation in the cost estimation should be modified accordingly.

(ii).	<p><u>Cargo Handling Expense:</u></p> <p>(a). The proposal of SWPL states that cargo handling expense (including labour) covers direct labour for stevedoring, operating mechanised handling system, storing, loading cargo into wagons and is awarded to various cargo handling contractors. Likewise, maintenance labour cost for upkeep, replacement of spares, lubes and oil of machinery are also outsourced. Please furnish copies of contract entered with the outsourcing agency/agencies to justify the estimation of direct labour and maintenance labour cost indicating validity period of each contract. Also, confirm whether the relevant service provider(s) were engaged following a competitive bidding and arm's length relationship is maintained for such transaction which should be supported with necessary documents.</p>
	<p>(b). Please furnish detailed computation of cargo handling expense indicating the unit rate adopted giving reference to the unit rate in the contract and the traffic projected to justify the expense considered under this head for each of the years 2013-14 to 2015-16.</p>
	<p>(c). Form 3B shows that the cargo handling expense is inclusive of CHLD levy paid/ payable to MOPT for the past period 2010-11 to 2012-13 as well as estimates for 2013-14 to 2015-16. Para 13(iii) of the last general revision Order dated 3 November, 2010 states that the SWPL had disputed the payment of CHLD levy to MOPT on the grounds that it is not as per the terms of the License Agreement. The payment was reportedly made by SWPL to MOPT under protest and the matter was referred for arbitration which was pending during the last tariff revision. For the reasons explained in the said Order, this Authority had not allowed this expense in the tariff fixation. The status of the dispute between MOPT and SWPL referred to the arbitrator may be furnished, with the copy of the decision of the arbitrator, if any. If the dispute is still not settled, this expense may be excluded from cost statements in line with the approach followed in the last Order.</p>
	<p>(d). The proposal of SWPL states that maintenance labour is outsourced. However, Form 3B shows nil expense towards maintenance labour. Please clarify under which head of expense the maintenance labour cost is captured in the Annual Accounts as well as in the cost statement.</p>
	<p>(e). Maintenance labour cost is estimated at ₹168 lakhs, ₹245 lakhs and ₹284 lakhs respectively for the years 2013-14 to 2015-16 at the columns relating to proposed tariff though nil expense is estimated at the existing tariff level. There appears to be some typographical error. The SWPL is requested to examine the matter.</p>
(9).	<p><u>Equipment Running Cost:</u></p>
(i).	<p>Power cost:</p> <p>The SWPL clarified during the proceedings relating to the tariff Order dated 3 November, 2010 that power consumption will normative when the new equipment are commissioned in 2011-12. However, SWPL has estimated increase in power consumption from 0.89 units per tonne in each of the years 2013-14 and 2014-15 to 0.95 units per tonne in the year 2015-16. Therefore, justify the estimated power consumption. Further, the unit rate of power considered in the year 2013-14 to be substantiated with copy of bills pertaining to last four months in the said year.</p>
(ii).	<p>Fuel cost:</p> <p>(a). The fuel consumption shown at 0.13 per tonne in each of the years 2011-12 and 2012-13 is suddenly estimated to reduce to 0.03 units per tonne in the 2013-14, 2014-15 and to 0.04 units in 2015-16. The reasons for estimating sudden reduction in the fuel consumption needs to be explained. Indicate the average actual fuel consumption in the year 2013-14.</p>
	<p>(b). The unit rate for the fuel shows steep hike from ₹46 per litre in the year 2012-13 to ₹60.15 per litre estimated in the year 2013-14. The unit rate of fuel considered in the year 2013-14 to be substantiated with copy of bills pertaining to last four months in the said year.</p>
(iii).	<p><u>Repairs and Maintenance cost:</u></p>
	<p>(a). Repairs and maintenance cost estimated during last tariff revision were ₹392 lakhs, ₹408 lakhs and ₹548 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. As against that, the actual repairs and maintenance cost (including stores consumed) shown in the cost statement are ₹447 lakhs, ₹713 lakhs and ₹887 lakhs for corresponding period. The actual repairs and maintenance expenditure shows increase of 14%, 75% and 62% in comparison to estimates considered in the last tariff Order. Explain the reasons for steep increase in the actual repairs and maintenance cost.</p>
	<p>(b). The repairs and maintenance cost is stated to have been estimated at 1.5% on gross block of civil assets and 3% on the gross block of mechanical assets. Applying the said percentage, the repairs and maintenance cost works out to ₹544.9 lakhs in the year 2013-14, ₹799.92 lakhs in the year 2014-15 and ₹928.87 lakhs in the year 2015-16 as against ₹1131 lakhs, ₹1364 lakhs and ₹1511 lakhs considered by the SWPL for the corresponding period. The SWPL is requested to explain the reasons for the mismatch. Please furnish detailed working in this regard.</p>

	(c). Notwithstanding the above position and with reference to the estimates for the years 2013-14 to 2015-16, the SWPL has estimated the cost at 1.5% for civil assets and 3% for mechanical assets. This Authority has rejected this approach vide para No.13(x) of the tariff Order of November, 2010 for the reason stated therein. The request made by SWPL for review of the decision taken by this Authority in this regard was also rejected by this Authority vide Review Order dated 26 July, 2011. Therefore, the SWPL to justify steep increase of 27.5%, 20.6% and 10.7% estimated in the repairs and maintenance cost in the years 2013-14 to 2015-16 over the actuals/ estimates of the respective previous years. Since the year 2013-14 is already over, the estimate of repairs and maintenance expenses may be updated with actual in line with our observation for other items.
	(d). The estimate of repairs and maintenance cost for the years 2014-15 and 2015-16 should be justified with reference to the actual repairs and maintenance cost incurred in the years 2012-13 and 2013-14. Also confirm, one time repairs and maintenance cost, if any, captured in the actuals of the immediate previous year are excluded while estimating the expense for the years 2014-15 and 2015-16.
	(e). Sl. No.A(III)(c) under Form 3B pertaining to estimate of repairs and maintenance cost makes a mention that labour portion is excluded. This point may be elaborated as it is not clear.
(10).	<u>Maintenances Dredging:</u>
(i).	Please clarify whether the dispute between SWPL and MOPT regarding the quantum of dredging as brought out in the last tariff Order in para 13(xv) referred to the arbitrator is resolved. If so, convey the decision of the arbitrator in this regard along with copy of the same.
(ii).	A statement showing the estimate of maintenance dredging cost considered in the tariff Order of November, 2010 for the years 2010-11 to 2012-13 and the actual maintenance dredging cost reimbursed to the MOPT for the corresponding years may be furnished. It may be noted in this regard that if the actual is less than the estimate considered, the excess estimate will be dealt with as per stipulation made in the last tariff Order of November 2010.
(iii).	The proposal states that SWPL has made a provision of ₹315 lakhs towards maintenance dredging (in the year 2012-13) against the bill received from the MOPT for the years 2011-12 and 2012-13. Please confirm whether the SWPL has released the payment to MOPT with reference to the provision created for Maintenance Dredging. Furnish a copy of the bill raised by MOPT for the years 2011-12 and 2012-13 and the quantum of payment made in the year 2012-13.
(iv).	Justify the basis of estimating maintenance dredging cost of ₹250 lakhs annually for the years 2013-14 to 2015-16 more particularly when the bill raised by MOPT for ₹315 lakhs pertained to two years 2011-12 and 2012-13.
(v).	The cost statement should be updated with the actual maintenance dredging cost incurred or paid to MOPT for the year 2013-14. Please furnish copy of bill received from MOPT in this regard to substantiate the figures.
(11).	<u>Lease Rental:</u>
(i).	Please confirm the estimation of lease rental is as per the terms of the License Agreement.
(ii).	This Authority has passed an Order revising the estate rentals of Mormugao Port Trust vide Order No.TAMP/8/2012-MOPT dated 2 May, 2012. Subsequently based on the application filed by the MOPT to review the said Order, this Authority vide Order No.TAMP/8/2012-MOPT dated 8 August 2012 has reviewed and revised the rentals prescribed for Mormugao Harbour and Headland Sada in its earlier Order dated 2 May, 2012. Please confirm that unit rate considered for estimating the lease rental is as per the rate approved by this Authority and in line with the provisions in the License Agreement. Also, give reference to the unit rate of lease rent adopted from the schedule of lease rent approved by this Authority for MOPT.
(12).	<u>Insurance</u>
(i).	Furnish a copy of the relevant insurance covers taken for the year 2013-14 to justify the figures considered in the cost statement for the year 2013-14.
(ii).	The insurance cost incurred by SWPL at ₹136 lakhs in the year 2010-11 has reduced to ₹133 lakhs in 2011-12 and ₹132 lakhs in the year 2012-13 despite additions to the tune of ₹142 lakhs and ₹4,777 lakhs to the gross block during the corresponding period. In this context, justify the reasons for estimating increase in the insurance cost during the years 2013-14 to 2015-16.
(iii).	Please furnish the basis of estimating the insurance cost for the years 2014-15 and 2015-16 with detailed working and justify with reference to the past actuals.
(13).	<u>Other Expenses:</u>
	Form 3B shows an expense under customs MOT charges in the range of ₹ 6 lakhs to ₹ 7 lakhs per annum. It is noticed that this expense is not considered in the consolidated cost statement. Please explain the nature of this expense and reasons for not considering this expense in the estimates.
(14).	<u>Management and Administration Overheads</u>
(i).	Explain the reasons for steep increase of 68% in the actual Management and Administration overheads from

	₹ 796 lakhs in the year 2011-12 to ₹1336 lakhs in the year 2012-13. If steep increase is due to capturing of any onetime expense under this head, the same may be excluded while estimating this expense for the future period. A confirmation in this regard may be furnished.
(ii).	The management and administration overhead estimated for the year 2013-14 needs to be updated with actuals as stated earlier and estimates for the subsequent period may be reviewed, if necessary, based on the 2013-14 actuals
(15).	<u>Depreciation</u>
(i).	The proposal states that depreciation is computed on straight line method for life norms permissible in accordance with the Companies Act, 1956. As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, the depreciation has to be computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the concessional agreement whichever is higher. Please confirm whether the computation of depreciation is as per tariff guidelines.
(ii).	The Audited Accounts of SWPL for the year 2012-13 reports depreciation at ₹1642 Lakhs. Whereas in the cost statement deprecation is considered as a negative figure i.e. ₹480 lakhs. It is not clear as to how depreciation on assets can be a negative figure. Please clarify. Please reconcile the difference and justify the reasons for adjustments, if any, done by SWPL in this regard.
(iii).	There is minor mismatch in the depreciation figure reported in Annual Accounts for the years 2010-11 and 2011-12 vis-à-vis the depreciation considered in the cost statement. Please reconcile the difference between the figures reported in the respective Annual Accounts and the cost statement.
(iv).	(a). It is seen from the calculation given in Form 4A that the depreciation on gross block of plant and machinery is estimated at 15% per annum and on “others” at 10% per annum for each of the years 2013-14 to 2015-16. The depreciation rate considered by SWPL for these three years are not found to be as per the depreciation rate prescribed in the Companies Act 1956. The depreciation rate also significantly vary from the average depreciation rate which works out to 4.5% on the gross block of plant and machinery and 6.8% on gross block of other assets for the year 2011-12. The SWPL is requested to review and modify the estimate of depreciation in accordance with the depreciation rate applicable as per Companies Act, 1956 and in accordance with the 2005 tariff guidelines.
	(b). The Companies Act, 2013 has been announced by the Ministry of Corporate Affairs. In case the depreciation rate considered by SWPL is based on the provisions of Companies Act 2013, then details of arriving at the depreciation rate based on the useful life of assets prescribed in the Companies Act 2013 may be indicated giving reference to the relevant item in the said Act.
(v).	The actual depreciation on wharves, road and boundaries is reported at ₹503 lakhs per annum in the years 2010-11 and 2011-12 and depreciation on others (assets) is reported at ₹10 lakhs and ₹9 lakhs for the said two years. The scale up in the depreciation figure to ₹398 lakhs per annum on wharves, roads and boundaries and ₹17 lakhs per annum on other assets for each of the years 2013-14 to 2015-16 when the gross block of these assets is almost maintained at the same level from 2011-12 to 2015-16 needs to be justified.
(vi).	Since the year 2013-14 is already over, the estimated depreciation for the year 2013-14 in the cost statement may be updated with actuals with consequent modification in future estimates as well.
(16).	<u>Preliminary Expense Write off:</u>
	As brought out in para 13(xvii) of the last tariff revision Order, preliminary expense of ₹8.70 crores incurred during the construction period has been capitalised by SWPL under civil and equipment cost. In the cost statement, the SWPL has shown the annual write off relating to preliminary expenses. It has, however, not made corresponding adjustment in the depreciation and gross block/net block of assets. The SWPL is requested to make necessary adjustment in the gross block of assets, depreciation and net block of the assets with reference to the capitalized preliminary expense and amortization thereof.
	Also, reconcile the gross block, depreciation and net block as per the books of accounts for the years 2010-11 to 2013-14 with the corresponding figures in the cost statement. Return may be considered on the un-amortized preliminary expense for each of the years both for the past period (i.e. 2010-11 to 2012-13) and the future period (2013-14 to 2015-16) in line with the approach followed in the last tariff Order.
(17).	<u>Financial and Miscellaneous Income (FMI):</u>
(i).	It is seen that the SWPL under the head FMI has considered profit on sale of assets at ₹8 lakhs, ₹62 lakhs and ₹197 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. The Annual Accounts of SWPL under the head “Other Income” report profit from sale of scrap to the tune of ₹43.40 lakhs, ₹85.3 lakhs and ₹140.5 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively, amongst other income. Further, profit on sale of fixed assets reported in Annual Accounts of the year 2012-13 is ₹57.9 lakhs. The sum of income from sale of scrap and sale of fixed assets do not match with income shown by SWPL in the cost statement. Please reconcile and furnish correct figures in the cost statement.

(ii).	Please also furnish a reconciliation statement reconciling the other income reported in the Annual Accounts and FMI considered in the cost statement for each of the years 2010-11 to 2013-14.
(18).	<u>Finance & Miscellaneous expenses (FME):</u>
	Bank charges of ₹17.09 lakhs, ₹14.9 lakhs and ₹ 53 lakhs are reported under the head 'Finance costs' in the Annual Accounts of the years 2010-11 to 2012-13 respectively. The SWPL has, however, not considered this item of expense in the cost statement. The reason for not considering this item of expense and purpose of the said item of expense may be furnished.
(19).	<u>Form 4A- Capital Employed</u>
(i).	As recorded in para 13 (xxi) (d) of the Order of November 2010, additions to the gross block of the tune of ₹354 lakhs, ₹115.5 lakhs and ₹9038 lakhs (i.e. ₹10667 lakhs less ₹1.629 lakhs deletion of gross value of two HMC) during the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 respectively, summing to ₹9507.75 lakhs was considered while determining the tariff in the last general revision of SWPL. As against that, the actual additions to the Gross Block reported in the Audited Accounts of SWPL and in Form 4A is ₹11 lakhs, ₹142 lakhs and ₹4,777 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively summing to ₹4930.00 lakhs. The actual addition to the gross block of asses widely varies from the additions to gross block considered in the last Order which was based on the submission made by SWPL. Explain the reasons for significant variations from the proposed plan of additions to the Gross block vis-à-vis the actual deployment. Please also furnish details of actual additions to the gross block vis-à-vis the additions to gross block allowed in the last tariff Order item wise as tabulated in the said para of the Order.
(ii).	(a). This Authority in the last tariff Order had held that reduction of 9.5% effected is subject to the condition that additional assets on in-motion wagon loading, single rail line along with complementary assets are commissioned by 1 April, 2012 [Refer para 13(xxiv) of the Order of November 2010]. The said Order also required both MOPT and SWPL to report whether all assets related to in-motion wagon system, single rail line along with related assets and reclaimers, two ship unloaders are in place by 31 March, 2012. If these assets are not commissioned as presumed, then the Order mentioned about ahead of schedule review of SWPL duly adjusting the additional surplus estimated to accrue in the years 2010-11 and 2011-12. Neither MOPT nor SWPL did report the factual position despite specific mention in the Order. Explain the reason for not adhering to the advice of this Authority rendered in the last Order.
	(b). If the additions to assets allowed in the last tariff Order were not commissioned as considered in the last Order by 31 March, 2012 as proposed by SWPL, then the exact date of commissioning of these assets, additional surplus accrued in the years 2010-11 to 2012-13 till 2013-14 on account of delay in commissioning of the additions to the gross block from the level presumed in the last Order to be computed and furnished with workings for adjustment in the tariff to be determined in this cycle.
(iii).	Since the year 2013-14 is already over, the estimates furnished in Form 4A to be updated with reference to the actuals as per Audited Accounts with consequent modification, if necessary, in the estimates for the years 2014-15 to 2015-16.
(iv).	The actual additions to the gross block estimated in the year 2013-14 as well as estimated additions proposed to the Gross Block of assets in the years 2014-15 and 2015-16 to be substantiated with copies of Bills settled/ work orders issued /budgetary quotations as the case may be. The present status of the additions proposed to the gross block in the years 2014-15 and 2015-16 also to be furnished for each of the assets.
(v).	Confirm that the entire proposed expenditure in each of the years will be capitalized in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year. In this regard, it may be borne in mind that capital work-in-progress is not counted towards capital employed for the purpose of allowing return thereon.
(vi).	The points observed in our queries relating to depreciation need to be considered while furnishing revised Form 4A.
(vii).	Form 4A shows deletion of ₹2500 lakhs from gross block of Plant and Machinery in the year 2014-15. The details of the assets proposed to be deleted needs to be indicated. The effect of sale value receivable from sale of such asset and profit/ loss thereon to be recognised in the cost statement.
(viii).	(a). The SWPL has proposed addition to the gross block to the tune of ₹85 crores, ₹68 crores, and ₹35 crores during the years 2013-14 to 2015-16 respectively as per Form 4A. details of additions to the gross block furnished in para 5 of the proposal for the year 2013-14 sums up to ₹25 crores which does not match with ₹85 crores addition to the gross block indicated in form 4A. Please furnish the breakup of the remaining assets added in the year 2013-14.
	(b). Form 4B of the prescribed format requires to provide details relating to each of the assets proposed to be added to the gross block in terms of the particularly given therein. The SWPL has not furnished the requisite Form 4B. The SWPL is requested to furnish Form 4B duly filled quantifying the effect of these investment in terms of addition to the capacity, additional traffic/ business, reduction in the unit operating cost or any

	improvement in the operational efficiency. As the FY 2013-14 is over, the requisite details with reference to additions to the gross block in the year 2013-14 also need to be furnished.
(ix).	Please confirm as to whether the proposed investment/ addition to gross block is as per License Agreement.
(20).	<u>Working Capital:</u>
(i).	Clause 2.9.9 of the tariff guidelines stipulates norms for estimating sundry debtors at two months' Estate income & Railway Terminal charges for estimating the working capital. The estimation of Sundry debtors at two month's total revenue is not in accordance with the norms prescribed in the guidelines.
(ii).	This Authority in the Order passed on 30 September, 2008 announcing refinement in the 2005 guidelines wherein outflow on certain items arising out of the contractual obligations of the LA is permitted to be taken as part of the Sundry debtors. As per Article 7.3.4.2 of the LA, the SWPL is required to pay lease rent to the MOPT for the lands allotted to it in advance every year. Since the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the year end of the entire advance is adjusted, an, the average of the pre-payment at 50% may be considered as part of Working Capital for each of the year 2010-11 to 2013-14 as well as in estimates of 2014-15 and 2015-16 for computation of working capital in line with the approach followed in the last tariff revision Order of SWPL.
(iii).	(a). Actual consumption of stores and spares reported in the Annual Accounts for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 is ₹376.6 lakhs, ₹572.5 lakhs and ₹636.5 lakhs. As against that, SWPL has shown actual inventory consumption at ₹698 lakhs, ₹603 lakhs and ₹435 lakhs in Form 4A Sr. No.VIII (ii). The reasons for mismatch to be explained and difference need to be reconciled.
	(b). Consumption of stores and spares may be bifurcated into (a). capital spares, if any, (b). other inventory excluding fuel and customized spares and (c). customised spares, if any and the inventory allowable in the working capital may be modified as per the norms prescribed in the guidelines for the past period 2010-11 to 2012-13, 2013-14 and for future estimates 2014-15 and 2015-16.
	(c). Steep increase in the inventory of capital spares from ₹ 240 lakhs and ₹243 lakhs in the years 2010-11 and 2011-12 to ₹709 lakhs in 2012-13 and estimated at ₹750 lakhs uniformly for each of the years 2013-14 to 2015-16 may be justified.
(iv).	The current liability shown in Form 4A for the years 2010-11 to 2012-13 at ₹1139 lakhs, ₹1669 lakhs and ₹2391 lakhs respectively do not match with the current liability reported in the Annual Accounts. Please reconcile the difference. Explain the basis for estimating the current liability for the years 2013-14 to 2015-16.
(21).	The SWPL is requested to furnish Form 6 - Analysis of Efficiency & Productive Improvement which is not furnished.
(22).	The SWPL has not furnished Form 8 relating to details of Revenue Share/Royalty. Please furnish the duly filled form in the prescribed format.
(23)	<u>Allocation of expenses and capital employed between cargo and vessel related activity:</u> The SWPL is requested to furnish the following information/ clarification with reference to allocation done by SWPL for drawing the activity-wise cost statement under 5B(i) and 5C(i) for cargo handling activity and vessel related activity respectively:
(i).	Please confirm whether the cost statement for main activities/sub activities are prepared in line with the general instruction given in the Form 5 of the cost format.
(ii).	(a). Explain the relevance of allocating cargo handling expense (outsourced activity) to vessel related activity. Clarify whether the said outsourced activity provides vessel related services also. If so, furnish the basis of allocation of the outsourced expense to vessel related activity.
	(b). In the last revision tariff revision around 96% of the operating and direct labour (now termed by SWPL under the head cargo handling expense) was allocated to cargo handling activity and balance 4% was allocated to vessel related activity. In the current revision, SWPL has allocated 75% of the total cargo handling expense to cargo handling activity and 25% to vessel related activity. Please furnish the reasons for change in the ratio of allocation of this expense between the two activities and the basis therefor.
(iii).	As per License Agreement entered by SWPL with MOPT, the revenue share payment is linked to the revenue from cargo handling activity. That being so, the reasons for apportioning the revenue share admissible to the extent of second quote (i.e. 13.10% of the cargo handling revenue) between the cargo handling activity and vessel related activity is not clear. Since the revenue share paid by SWPL is with reference to the income from cargo handling activity and not with reference to revenue from vessel related activity, the approach followed by SWPL of apportioning this item to vessel related activity needs to be reviewed corrected. It is observed that even during the last tariff revision, the revenue share payment was not allocated to vessel related activity by the SWPL.
(iv).	On examining the workings, it is observed that all operating cost as well as common expenditure like management and general overheads, lease rentals, insurance, preliminary expenses and upfront fee written off,

	allocation of overheads, FMI, FME, etc. have been apportioned between the cargo handling activity and vessel related activity uniformly in the ratio of 75:25. Furnish the reasons and basis of adopting uniform ratio of 75:25 for apportioning all the expenses between the two activities.
(v).	(a). The sum of capital employed apportioned to cargo handling activity and vessel related activity comes to ₹13047 lakhs, ₹16920 lakhs and ₹23288 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively which do not match with the capital employed shown in Form 3A. This may be corrected.
	(b). Similar discrepancy is also observed in the capital employed of year 2012-13 in the activity-wise statements which may also be corrected. Moreover, the activity-wise cost statement of cargo handling activity and vessel related activity do not give the capital employed figures for the years 2010-11 and 2011-12. Please incorporate these figures in the activity wise cost statements.
	(c). Explain the basis of allocating the existing capital employed, additions proposed to the Gross Block during the year 2013-14 to 2015-16 between cargo handling activity and vessel related activity.
(vi).	The SWPL has shown adjustment of 100% past surplus of the years 2010-11 to 2012-13 in the consolidated cost statement. But, this adjustment is not shown in the activity-wise cost statement. The SWPL is requested to consider the mopping up of past period surplus in activity-wise cost statement as well.
(vii).	The activity-wise cost statements need to be reviewed and modified in the light of our above observation to reflect the correct net surplus/ deficit position.
(24).	As stipulated under clause 6.8 of the tariff guidelines, benchmark levels of productivity may be indicated and incentives may be proposed for better performance of the terminal and disincentives for performance below the benchmark levels. The rationale for proposing such benchmark levels and the incentive / disincentive may also be indicated.
B.	SCALE OF RATES
(1).	Section 2: General terms & conditions:
	The penal rate of interest in note 2 vii (b) is proposed at 14.25%. This needs to be updated at 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India (which is presently 14.75%) as per clause 2.18.2. of the tariff guidelines.
(2).	Part - I – Vessel Related Charges, Section C – Berth Hire Charges
	The minimum berth hire charge in note (3) is proposed to be reduced from existing US\$ 650 to US\$ 588.25 for foreign-going vessel and for coastal vessel it is proposed to be reduced from existing ₹17402 to ₹15748.80. The reasons for proposing reduction in the minimum berth hire charge may please be explained. It may be clarified whether the financial implication of the proposed reduction is captured in the income estimation from berth hire charges for the years 2014-15 and 2015-16.
(3).	Section D - Charges for water supply:
	It is observed that the SWPL has not reported any income from this tariff item in the past period 2010-11 to 2012-13 as well as in future estimates. Please confirm whether SWPL provides this service. If not, the SWPL may examine whether this schedule need to be continued in its Scale of Rates.
(4).	Part- II – Cargo Related Charges
(i).	(a). The proposed increase of 12% in the cargo handling charge, dust suppression charge may please be justified with reference to the average cost position in the revised cost statements of cargo handling activity and consolidated cost statement filed by the SWPL.
	(b). Explain the reasons for not seeking any increase in the wharfage charge and storage charge whilst other cargo handling activities viz. cargo handling charge, dust suppression charge are proposed for an increase of 12%.
	(c). The additional revenue likely to accrue at the increase proposed in the cargo handling charge, dust suppression charge may please be furnished year-wise with detailed working.
(ii).	Though the SWPL has stated that 12% increase is proposed in cargo handling charge, it is observed that the increase in cargo handling charge at berth 5A and 6A for metal products, steel coils, slabs at Sl.No.2 and Sl.No.5 respectively works out to 5.03%. The SWPL may please explain specific reasons for not considering 12% increase for these cargo in line with the increase sought for other cargo items. For cargo like limestone, metallurgical coke, iron ore pellets and other cargo at berth 6A also, the increase proposed works out in the range of 11.11% to 11.5% and not exactly 12%. The SWPL to confirm there is no typographical error as such in arriving at the proposed rate.
(iii).	The SWPL is requested to establish with workings that with the various percentage of increase sought in cargo handling charges and dust suppression charge and 0% increase sought in wharfage and storage charge, if approved, the SWPL will be able to cover the estimated deficit position and the approval to the various percentages of increase will not exceed the estimated deficit position.
(iv).	As per clause 4.3. of the 2005 guidelines iron ore pellets are not eligible for coastal concession in respect of

	cargo handling charges. The SWPL has in the proposed Scale of Rates in Section B cargo handling charge at Berth 6A under Sl.No.(4) proposed concessional rate for iron ore pellets for coastal cargo which should be corrected.
(5).	Section D – Dust Suppression Charge:
	The dust suppression charge as per the existing Scale of Rates is 2.15 per tonne. Applying 12% increase proposed by SWPL on the existing rate, the unit rate will work out to ₹2.40 per tonne and not ₹2.75 per tonne as proposed by the SWPL in its SOR. The SWPL is requested to examine and make necessary correction in the proposed Scale of Rates as well as in the revenue estimation at the proposed rate.

7.2. The SWPL was reminded vide our letters dated 22 July 2014, 13 August 2014 and 16 October 2014 to furnish reply to the queries raised vide our letter of even number dated 4 June 2014. The SWPL has not furnished response to our queries despite protracted follow up and reminders. This is further elaborated in the subsequent paragraphs.

8. On examining the proposal filed by SWPL, it was observed that additional information/ clarifications on a few points are required from the MOPT. The MOPT was requested vide our letter dated 4 June, 2014 to furnish information/ clarifications on various points. The MOPT has furnished its response vide its letter dated 25 June 2014, e-mail dated 22 December, 2014 and two e-mails dated 24 December 2014. The summary of the queries raised by us and reply furnished by the port are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by MOPT
(i).	The traffic of coal for Financial Year (F.Y.) 2013-14 to 2015-16 is projected at 6.0 million tonnes, 6.25 million tonnes and 6.50 million tonnes respectively as against actual volume of 6.75 million tonnes of coal handled by SWPL in the year 2012-13. The traffic projected for steel products is 0.52 million tonnes and 0.77 million tonnes in the F.Y. 2013-14 and 2014-15 respectively which is found 35% and 5% lower than the actual steel products of 0.81 million tonnes handled in the year 2012-13.	The actual traffic of steel products handled by M/s. SWPL in 2013-14 was 1.08 million tonnes. The reason for reduction in the same is not known.
(ii).	Further, with reference to the points made by the SWPL in its proposal about new BOT operator at Berth No. 7 and about non-availability of sufficient number of rakes due to likely commencement of new BOT operator having impact on the traffic of the SPWL, the MOPT has vide its letter No.MF/Cost/112/2013/19 dated 25 June 2013, in its comments on the SWPL proposal mentioned about the steps initiated by the port with the Railway authorities for doubling the railway track to improve the rail traffic which is already in progress and other steps taken up for yard augmentation and enhancing supply of empty rakes. In view of the above points made by the MOPT and also taking into consideration the additions to the assets proposed by the SWPL as brought out in our query at (ix), the MOPT is requested to furnish its comments on the reasonableness of the traffic estimates and the assessment of port about the traffic to be handled by SWPL in the years 2014-15 and 2015-16 as well as actual traffic handled by SWPL in the year 2013-14.	The actual traffic of coal handled by M/s.SWPL in 2013-14 was 7.46 million tonnes at a peak loading rate of 8 rakes per day. due to the commencement in operations of the new BOT operator, the availability of rakes to M/s. SWPL is expected to reduce by 25% till the doubling of railway tracks which is not expected to be completed before 2016. Hence the traffic of coal handled by M/s SWPL in 2014-15 and 2015-16 is expected to reduce to 5.60 million tonnes inspite of faster loading of wagons due to the commissioning of in-motion wagon loading system in 2014-15. Hence the traffic of 6.25 million tonnes and 6,50 million for 2014-15 and 2015-16 respectively seems reasonable.
(iii).	As para 13(viii) of the last tariff revision Order of SWPL dated 3 November 2010 as well as para 11(ii) of the Order No.TAMP/19/2006-SWPL dated 29 December 2006 passed by this Authority, both MOPT and SWPL had agreed to consider demand of small users and devise an alternative operational plan	In order to handle coal for small users, no additional land has been allotted to M/s. SWPL. M/s. SWPL are not having any facility for evacuation of coal through truck loading system.

	for including road delivery cases. Subsequently, in view of Writ Petition filed by few users, the Hon'ble High Court of Bombay had directed the Ministry of Shipping to decide about coal handling. In this context, during the meeting with the (then) Secretary (Shipping), the SWPL had agreed to consider the road mode if the MOPT provided 10,000 sq. mtrs. behind Berth No.7 for storage of cargo. The relevant operative portion of the Order No.Pd/13011/1/2005-MOPT dated 15 December 2005 of Secretary (Shipping) is brought out in the para 13(viii) of the Order passed by this Authority in 3 November 2010. The MOPT is requested to intimate the status about further development in the matter about allotment of additional land to SWPL and action, if any, initiated by SWPL for development of evacuation by road mode.	
(iv).	The SWPL has estimated the number of vessels to drop from 147 nos. in 2012-13 to 131 vessels in 2013-14 and number of vessels estimated for the years 2014-15 and 2015-16 are 134 and 149 respectively. The income from berth hire is estimated to reduce from ₹6,286 lakhs actually reported in the year 2012-13 to ₹4,268 lakhs in the year 2013-14 (-32%), ₹4,597 lakhs in the year 2014-15 (-27%) and ₹4,929 lakhs in the year 2015-16 (-22%). Actual number of vessels handled by SWPL in the year 2013-14 may be indicated. Please also comment on the reasonableness of number of vessels and berth hire income estimated by the SWPL for the years 2014-15 and 2015-16.	The actual no. of vessels handled in 2013-14 was 159. due to the above reason, the projected no. of vessels of 134 and 149 for 2014-15 and 2015-16 respectively seems reasonable. Correspondingly the estimated berth hire income also seems reasonable.
(v).	Para 13(iii) of the last general revision Order dated 3 November 2010 states that the SWPL had disputed the payment of CHLD levy to MOPT on the grounds that it is not as per the terms of the License Agreement. The payment was reportedly made by SWPL to MOPT under protest and the matter was referred for arbitration which was pending during the last tariff revision. Please clarify whether the dispute between MOPT and SWPL referred to the arbitrator is settled. If so, forward a copy of the arbitration award.	Dispute between Mormugao Port and SWPL as regards to payment of CHLD levy referred to Arbitration. Status – Arguments from both the parties are complete and Arbitrator, so far has not pronounced the award.
(vi).	(a). Please clarify whether the dispute between SWPL and MOPT regarding the quantum of dredging as brought out in the last tariff Order in para 13(xv) referred to the arbitrator is resolved. If so, convey the decision of the arbitrator in this regard along with copy of the arbitration award.	Dispute between SWPL and Mormugao Port as regards to dredging referred to Arbitrator. Status – Arbitrator has submitted the award. The MOPT vide its email dated 24 December 2014 has forwarded a copy of the Arbitration award dated 2 June 2011 which orders the action of recovery by MOPT towards maintenance dredging from SWPL as unlawful for the period from 2005 till 2010 and also for the future period. The Mormugao Port has challenged the arbitration award at the District Court, Margao. Hearings of the same are in progress.
	(b). (i). The proposal states that SWPL has made a provision of ₹315 lakhs towards maintenance dredging (in the year 2012-13) for the bill received from the MOPT for the years 2011-12 and 2012-13. Please furnish a copy of the bill raised by MOPT on SWPL in this regard.	MOPT has raised bills on M/s SWPL towards maintenance dredging amounting to ₹87,20,700/- and ₹1,90,44,700/- for the periods 2011-12 and 2012-13 respectively. Copy of above mentioned bills raised on SWPL is forwarded by MOPT vide its e-mail dated 24 December 2014.

	(ii). Also furnish a copy of the bill towards maintenance dredging, if any, raised for the year 2013-14.	A copy of the bill raised on M/s SWPL towards maintenance dredging amounting to ₹2,36,63,179/- for the period 2013-14 is furnished vide its email dated 24 December 2014.
	(c). The SWPL has estimated maintenance dredging cost of ₹250 lakhs annually for each of the years 2013-14 to 2015-16. Please comment on the reasonableness of the estimates furnished by the SWPL in this regard and more particularly recognising that the bill raised by MOPT for ₹315 lakhs pertains to two years viz. 2011-12 and 2012-13	The expenditure towards maintenance dredging for the period 2013-14 was ₹236.63 lakhs. The excess quantity dredged in the B2, B3 & C4 area increased by 19.26% from 159210 cu.mtrs in 2012-13 to 189867 cu.mtrs in 2013-14 and the rate per cu.mtr increased by 4.19% from ₹119.62/- in 2012-13 to ₹124.63/- in 2013-14. Even if the dredged quantity of 189867 cu.mtrs is assumed to remain constant and the rate per cu.mtr increased by 5% per annum, the estimated dredging expenditure for 2014-15 and 2015-16 would be ₹248.46 lakhs and ₹260.88 lakhs with an average of ₹248.66 lakhs per annum from 2013-14 to 2015-16. Hence the estimated dredging cost of ₹250 lakhs per annum from 2013-14 to 2015-16 appears to be reasonable.
(vii).	(a). (i). Confirm whether the lease rental paid by the SWPL for the years 2010-11 to 2012-13 at ₹364 lakhs, ₹370 lakhs and ₹406 lakhs respectively considered in the cost statement are in line with the lease rent prescribed in the Scale of Rates of MOPT and as per the terms of the License Agreement.	The lease rentals paid by M/s. SWPL for the years 2010-11 to 2012-13 are as per the terms of the License Agreement.
	(ii). Furnish the amount of lease rent paid by SWPL for 2013-14.	The lease rent paid by M/s.SWPL for 2013-14 is ₹434 lakhs.
	(b). This Authority has passed an Order revising the estate rentals of Mormugao Port Trust vide Order No.TAMP/8/2012-MOPT dated 2 May 2012. Subsequently based on the application filed by the MOPT to review the said Order, this Authority vide Order No.TAMP/8/2012-MOPT dated 8 August 2012 has reviewed and revised the rentals prescribed for Mormugao Harbour and Headland Sada in its earlier Order dated 2 May 2012. Please confirm that the estimation of lease rentals by the SWPL for the years 2013-14 to 2015-16 at ₹427 lakhs, ₹448 lakhs and ₹471 lakhs respectively are in line with the lease rent prescribed in the SOR of the MOPT and also in accordance with the terms of the LA.	The estimation of the lease rentals by SWPL for the years 2013-14 to 2015-16 are in accordance with the terms of the License Agreement, but are not in line with the lease rent prescribed in the SoR of MOPT. The License Agreement stipulates an annual escalation of 5% but allows the base rate revision only once in 10 years, the last revision being done in 2009. Hence the new rates as per SoR could not be made applicable to SWPL. There rate for 2014-15 is ₹372.75/10m2/month whereas the rate as per SoR for 2014-15 is ₹520/10m2/month.
(viii).	Please confirm the revenue share paid/ payable by SWPL as furnished in Form 3B item Sr. No V is in accordance with the terms of the LA.	The revenue share paid by SWPL to the Port is ₹1455 lakhs, ₹1552 lakhs, ₹1955 lakhs and ₹2166 lakhs for 2010-11, 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively.
(ix).	The SWPL has proposed addition to the gross block to the tune of ₹85 crores, ₹68 crores, and ₹35 crores during the years 2013-14 to 2015-16 respectively.	Our information is that these equipments are standby equipments which can be deployed when the Stacker cum Reclaimer is carrying out stacking operations. This may contribute to the efficiency of the system. However, we are not aware of the extent of capacity augmentation that can be achieved. Further, SWPL is also investing in equipments to replace the existing machinery. The investments proposed are reasonable.
	(a). FY 2013-14 – Mobile Equipment (Mobile handler) ₹10.00 crores Span Gantry Crane ₹15.00 crores (Addition to the Gross Block in the year 2013-14 furnished by SWPL at ₹25 crores do not match with the additions to gross block proposed in form 4A at ₹85 crores. A query in this regard is raised to SWPL)	

	(b). FY 2014-15 – Continuous Ship unloader ₹44.00 crores Cranes for steel handling ₹24.00 crores	
	(c). FY 2015-16 – Upgradation of conveying system ₹20.00 crores Mobile equipment (pay loaders, excavators) ₹15.00 crores	
	Please furnish your comments on the reasonableness of the investments proposed by the SWPL. Also, indicate the impact on the capacity and traffic in view of the proposed additions to the gross block of assets.	
(x).	Please indicate the existing capacity of the two berths operated by the SWPL taking into consideration the investments made by operator and the equipment deployed for the operations. Also, indicate the optimal capacity of the terminal for the years 2013-14 and 2015-16 taking into consideration the additional investment proposed during the year this period.	Existing capacities (i.e. 2013-14) of two berths (i.e. Berth Nos.5A & 6A) is 5.00 MMTPA. With the commissioning of the in-motion silo, capacity augmentation upto 7.5 MMTPA is possible. But, this will largely depend on whether railway will be able to supply adequate rakes and evacuate the loaded rakes. We have observed that cargo dispatch is presently a bottleneck which can restrict capacity of the terminal.
(xi).	This Authority in the last tariff Order had held that reduction of 9.5% effected is subject to the condition that additional assets on in-motion wagon loading, single rail line along with complementary assets are commissioned by 1 April 2012 [Refer para 13(xxiv) of the Order of November 2010]. The said Order also required both MOPT and SWPL to report whether all assets related to in-motion wagon system, single rail line along with related assets and reclaimers, two ship unloaders are in place by 31 March 2012. If these assets are not commissioned as presumed, then the Order mentioned about ahead of schedule review of SWPL duly adjusting the additional surplus accruable in the years 2010-11 and 2011-12. Neither MOPT nor SWPL did report the factual position despite specific mention in the Order.	<p>The work on additional assets on in-motion wagon system, single rail line along with complimentary assets are still in progress. Completion & Commissioning of above referred works will be reported to TAMP.</p> <p>The MOPT has subsequently vide e-mail dated 22 December 2014 under the cover of which attached a letter dated 22 December 2014 stating that the work on additional assets on in-motion wagon system, single rail line alongwith complimentary assets is completed on 30 June 2014 as informed by SWPL.</p> <p>It has also forwarded a copy of SWPL letter dated 8 August 2014 in supported on the above statement.</p>

9. A joint hearing in the case was held on 20 June 2014 at the premises of the MOPT. At the joint hearing, the SWPL, MOPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

10.1. The SWPL during the joint hearing stated that in view of the cess imposed by the Government on coal, it apprehends that its main customer, JSW Steel will move majority of its coal traffic to Krishnapatnam Port and JSW Steel may switch over to limestone traffic and the coal traffic projected in its proposal may need a review. Hence, the SWPL sought time till 3rd week of July 2014 to recast and file its revised proposal.

10.2. In view of the above submissions made by the SWPL at the joint hearing, the SWPL was granted time vide our letter dated 26 June 2014 till 18 July 2014 to file its revised proposal as well as to furnish reply to the queries raised vide our letter dated 4 June 2014. The SWPL was also requested to forward a copy of its recast proposal (to be filed) to MOPT and all concerned users for their comments. The MOPT and users/ user organisations were requested to furnish their comments to this Authority within a week's time on receipt of the revised proposal from SWPL vide our letter dated 26 June 2014.

10.3. Well after the expiry of stipulated date of 18 July 2014, the SWPL vide its email dated 01 September 2014 under a cover of letter dated 28 August 2014 again had sought additional time of one month i.e. till 30 September 2014 for submission of revised tariff proposal. This request of SWPL was also acceded by this Authority vide our letter dated 4 September 2014 allowing SWPL extension of time till 30 September 2014 to file its revised tariff proposal as well as to

furnish replies to our queries dated 4 June, 2014. While granting extension of time till 30 September 2014, it was made clear to the SWPL that if no information is received from SWPL by 30 September 2014, this Authority would proceed ahead with the case based on the available information.

10.4. Subsequently, the SWPL again vide its e-mail dated 01 October 2014 under the cover of its letter dated 30 September 2014 submitted that waiver/removal of cess is still pending for consideration of Hon'ble High Court as well as the Government of Goa. Citing this, the SWPL once again sought additional time of one month (i.e. beyond 30 September 2014 granted on the last occasion) for submission of revised tariff proposal till some clarity emerges on the important and critical issues having substantial impact on business operation.

10.5. With reference to the above request it was highlighted to the SWPL vide our letter dated 16 October 2014 that its proposal is pending for disposal for more than one and half year and that it may not be appropriate for this Authority to keep the case pending indefinitely. The SWPL was intimated that the request made by the SWPL for the extension of one month time to file its revised proposal is not acceded to. Hence, it was made clear to the SWPL that as stated earlier its case will be taken up for processing on the basis of the available information. The SWPL was, however, again requested to furnish information/clarifications on queries raised vide our letter dated 4 June 2014 positively by 27 October 2014.

The SWPL was also intimated that in the event the decision of the Hon'ble High Court/ Government of Goa on waiver/removal of cess which is reported to be pending as stated by SWPL is likely to have adverse impact on the proposal filed by SWPL, it can come up for ahead of the schedule of review/revision of the Order to be passed by this Authority, for good and sufficient reasons, as provided for in the Clause 3.3.2 of the Tariff Guidelines of March 2005. The SWPL has neither furnished reply to our queries nor has it furnished the revised cost statement based on 2013-14 actuals, nor responded to our letter dated 16 October 2014.

10.6. Since no response was received from the SWPL, the MOPT was requested vide our letter dated 22 October 2014 to provide us the Audited Annual Accounts for the year 2013-14 of the SWPL. Accordingly, the MOPT vide its letter dated 27 October 2014 has promptly furnished the Audited Annual Accounts of the SWPL for the year 2013-14.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates (SOR) of the South West Port Limited (SWPL) approved by this Authority vide its Order dated 03 November 2010 had the validity till 31 March 2013.

As brought out in the earlier paragraphs bringing out the factual position, even after protracted follow up, the SWPL did not furnish replies to the additional information/ clarification sought vide our letter dated 4 June 2014.

At the joint hearing held on 20 June 2014, the SWPL sought time for three weeks i.e. till 18 July 2014 to recast and file its revised proposal due to the cess reportedly imposed by the State Government on coal, which was granted. Even after availing sufficient time beyond the stipulated date of 18 July 2014, the SWPL sought further extension of one month's time i.e. till 30 September 2014 for submission of its revised tariff proposal. While granting extension of time to file its revised proposal and also to expedite filing replies to the additional information/ clarification sought, SWPL was also intimated that if the requisite information/revised proposal is not received from the SWPL by 30 September 2014, then this Authority would have to proceed ahead with the tariff revision proposal of the SWPL based on the available information. The SWPL, however, did not respond positively, but sought further extension of one month's time vide its letter dated 1 October 2014 citing that waiver/removal of cess is still pending for consideration before the Hon'ble High Court as well as by the Government of Goa.

In this context, it was clearly brought to the notice of the SWPL that in the event, the decision of the Hon'ble High Court/ Government of Goa on waiver/removal of cess which is reported to be pending as stated by SWPL is likely to have adverse impact on the proposal filed by SWPL, it can come up for ahead of the schedule for review/revision of the Order passed by this Authority, for good and sufficient reasons, as provided for in the Clause 3.3.2 of the Tariff Guidelines of March 2005.

Since the tariff of the SWPL was due for revision from 1 April 2013 and proposal of May 2013 filed by the SWPL could not be kept pending indefinitely, the SWPL was again persuaded to furnish its response by 27 October 2014 to the queries raised. It was reiterated that if no response is received, the proposal of SWPL will be taken up for processing on the basis of the available information. The SWPL did not respond. The SWPL even did not furnish the Audited Annual Accounts for the year 2013-14 sought from them while seeking additional information/ clarifications.

Thus, despite all efforts taken by this Authority and the protracted follow up for around six months and in spite of giving sufficient time and opportunity, the SWPL has remained silent and not made any efforts to provide the requisite additional information /clarifications to review its tariff till the date of the Order passed by this Authority. This is despite the option made available to the SWPL for ahead of schedule review if the decision of the Court/ Government of Goa is likely to have an adverse impact on the tariff approved by this Authority. despite reminders, the SWPL has also not furnished its comments on the comments of the users/ user association on its proposal as part of the consultation process.

The above approach of the SWPL, therefore, raises doubt in the mind of this Authority that the SWPL is not inclined to share with this Authority the requisite information and scuttle the efforts of this Authority to comply with the mandate given by the statute to review the tariff of Major Port Trust and Private Terminal operators operating thereat from time-to-time. As per Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 this Authority is mandated to determine the Scale of Rates of Major Port Trusts and Private terminal operators operating thereat from time to time. As already stated, the Scale of Rates of SWPL is due for revision since 1 April 2013. This Authority is, therefore, required to discharge its statutory duty mandated by the Act and proceed ahead with revision of tariff of SWPL based on the available information. Notably, the Licensor port, MOPT, has responded to our queries and has furnished information regarding the reasonableness of traffic estimates, income estimates, capex projections, etc., made by the SWPL and has also, at our request, forwarded a copy of the Audited Annual Accounts of the SWPL for the year 2013-14 in the absence of the SWPL not furnishing even this basic financial report. In view of the above position and as already brought to the attention of the SWPL vide our letters dated 4 September 2014 and 16 October 2014 the proposal filed by the SWPL is taken up based on the information collected during the processing of the case.

- (ii) Para 13(iii) of the last general revision Order dated 3 November 2010 elaborately deals with the payment of Cargo Handling Labour department (CHLD) levy to MOPT disputed by the SPWL on the grounds that it is not as per the terms of the License Agreement. The payment was reportedly made by SWPL to MOPT under protest and the matter was referred by the concerned parties for arbitration, which was pending during the last tariff revision.

In the last tariff revision Order in November 2010, this Authority had observed that it is necessary that the obligation of the Terminal Operator to bear certain expenditure should be established beyond doubt. In such an event only, this Authority will factor the relevant cost item, subject to its reasonableness, in the tariff computation. Interpretation of the License Agreement and adjudication of disputes between the Landlord and the Licencee are not the mandate of this Authority. It has to be settled by the concerned parties in the manner provided in the Agreement between them. For the above reasons explained in the said Order, this Authority had not allowed this expense in the tariff fixation. The last tariff Order stated that, if such payments are made as per the License Agreement, then the past period analysis to be undertaken in the next review will account for them.

When sought clarification whether the arbitration matter is settled, the MOPT has clarified that the arbitrator, so far has not pronounced the award. Since the MOPT has reported that the dispute referred to the arbitrator in the matter is not yet decided, the payments relating to CHLD levy are required to be excluded in line with the approach followed in the last tariff Order. The Annual Accounts of the SWPL do not report this item of expense separately. The SWPL has shown deletion of the CHLD payments at ₹43, lakhs, ₹52 lakhs and ₹108 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively from the head operating and direct expense in line with the approach followed in the last tariff Order. The CHLD figures furnished by SWPL are relied upon and excluded in the cost statement prepared by us.

It is made clear to the MOPT and SWPL that the above decision of this Authority to exclude the CHLD levy from the operating expense of the SWPL should not be construed as prejudging the dispute which is under arbitration.

In this regard, it may also be relevant here to mention that the above stated position maintained in this analysis will not cause any undue hardship to SWPL. As can be seen later, the review of actual performance of SWPL in the preceding three years 2010-11 to 2012-13 shows availability of additional surplus of which 50% is only considered for adjustment in future tariff as per the stipulation of clause 2.13 of the tariff guidelines. The payments made by SWPL, if the arbitration award to be announced requires so, can easily be accommodated from the remaining 50% additional surplus. For the future period, if such payments are to be made as per the License Agreement, then the past period analysis to be made in the next review may account for them following the decision taken in the last tariff Order of November, 2010.

- (iii). (a). As brought out in the earlier paragraphs, the existing Scale of Rates of SWPL was approved in November 2010 relying on the estimated position for the years 2010-11 to 2012-13. By the said Order, an across the board reduction in the tariff of 9.5% was effected with effect from 1 January, 2011 based on the revenue surplus position estimated for the period 2010-11 to 2012-13 as against 32% increase in tariff then sought by the SWPL.

Subsequently, based on the review application filed by the SWPL in January 2011, this Authority passed another Order dated 26 July, 2011 wherein the operating and direct labour cost estimated in the tariff Order of November 2010 was revised based on documents submitted by the SWPL establishing arm's length relationship of the transaction entered between SWPL and JSWIL for outsourcing of cargo handling operation. In the said review Order, based on the total surplus of ₹76 lakhs estimated for the period 2010-11 to 2012-13, this Authority decided to maintain status quo in the 2006 tariff as against 9.5% reduction effected by this Authority in November 2010 Order. The revised Scale of Rates was made effective from the date of notification of the Order in the Gazette of India i.e. 6 August, 2011.

- (b) Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the port operator at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. In the last review of the Scale of Rates of SWPL done in November 2010 and the review Order of July 2011, the tariff of SWPL was fixed by relying upon the estimates for the years 2010-11 to 2012-13. Thus, the estimates vis-à-vis actuals for the years 2010-11 to 2012-13 are to be analyzed to assess the actual performance of SWPL during the said period. The actual performance of the SWPL during the said period as compared to the estimates is discussed below.

- (c) The general approach followed to analyse the estimated position in the last tariff Order is adopted to assess the actual net surplus / deficit for the years 2010-11-2012-13. The analysis for the past period is as explained below:

- (i) The SWPL has in the cost statement furnished the actual traffic handled by it at 5.84 MMTPA, 6.48 MMTPA and 7.56 MMTPA for the years 2010-11 to 2012-13. The Annual Accounts of the SWPL for these years report the actual traffic at 5.80 MMTPA, 6.48 MMTPA and 7.76 MMTPA. It is relevant to state that the actual income furnished by the SWPL in the cost statement matches with the income reported in the Audited Annual Accounts for each of these years. However, it is seen that there is minor variation in the traffic figures furnished by the SWPL in its cost statement for the years 2010-11 and 2012-13. The traffic figure as reported in the Annual Accounts are considered.

- (ii) The income estimates considered in the last tariff Order for the period from 1 January, 2011 to 5 August, 2011 are adjusted (reduced) on pro rata basis to capture the effect of tariff reduction of 9.5% effected in the November 2010 Order for a like to like comparison with the actual income from the date of implementation of the Order. The income estimates considered in the last tariff Order for the period from 5 August, 2011 to 31 March, 2013 are maintained because in the review Order passed by this Authority, the tariff reduction effected was withdrawn from the date of notification of the Order in the Gazette i.e. from 6 August, 2011.

- (iii) The SWPL has not responded to our queries regarding the discounts/ rebates allowed by the operator, if any, at his discretion which are not recognized in tariff fixing exercise.

The SWPL has furnished income computation for cargo handling activity at actuals for the years 2010-11 to 2012-13 at the time of filing the proposal. The income computation furnished by SWPL has been verified and corrected to the extent of errors noticed in the unit rate and rounding off done by the SWPL in its working. The cargo handling income computed by us at the actual traffic figures and unit rate approved by this Authority gives the income figures which are closer to the actual income reported by the SWPL. Some minor variation is observed which apparently arises because, in our calculation the traffic figures reported by the SWPL has been prorata adjusted to capture the effect of reduction effected by this Authority in the last tariff Order which was effective for the period 1 January, 2011 to 5 August, 2011. In the absence of the SWPL clarifying the position about discounts/ rebates allowed by it, based on the cargo handling income computation done by us to recheck their figures, it is seen that they do not appear to have allowed any rebates and discount over the notified ceiling tariff during the years 2010-11 to 2012-13.

The SWPL has not furnished detailed computation of actual berth hire income for the years 2010-11 to 2012-13. Hence, for the purpose of past period analysis, the actual berth hire income as reported in the Annual Accounts is relied upon and considered.

- (iv) As stated earlier, the actual CHLD payments reported by the SWPL are excluded from the operating and direct labour expense for each of the years 2010-11 to 2012-13 in line with the approach followed in the last Order.
- (v) (a) The estimated maintenance dredging cost allowed in the last tariff Order for the years 2010-11 to 2011-12 is ₹147 lakhs, ₹152 lakhs and ₹158 lakhs aggregating to ₹457 lakhs. As against that, the actual maintenance dredging cost reported in the Annual Accounts is ₹259 lakhs in the year 2010-11, nil in the year 2011-12 and ₹314.5 lakhs in the year 2012-13.

When the MOPT was requested to confirm the actual bills raised by the port on the SWPL, the MOPT has reported that the bills raised by the port on SWPL towards maintenance dredging amounting to ₹87.21 lakhs and ₹190.45 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively aggregating to ₹277.66 lakhs. The aggregate of bills towards maintenance dredging raised by the MOPT at ₹ 277.76 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 are found to be lower than the maintenance dredging cost reported in the Annual Accounts of SWPL at nil for the year 2011-12 and ₹314.5 lakhs for the year 2012-13. On perusing the copies of bill for the year 2011-12 of ₹ 87.21 lakhs, it is seen that the MOPT has stated the bill raised excludes the fuel escalation factor for which it will raise a separate bill.

Hence, the maintenance dredging cost reported in the Audited Annual Accounts of SWPL for the year 2012-13 at ₹314.5 lakhs (rounded off to ₹315 lakhs) instead of ₹277.66 lakhs is relied upon and considered for the purpose of this analysis.

- (b) In the last tariff Order, this Authority in para 13(xv) has stated that if the actual maintenance dredging cost reimbursed to the MOPT is less than the estimates considered in this analysis or the decision of the ongoing arbitration process is different from the assumption made in this analysis, then the entire difference will be set off fully.

As regards the first part of the Order, the actual maintenance dredging cost reported in the Annual Accounts is ₹ Nil, ₹259 lakhs and ₹314.5 lakhs in the years 2010-11 to 2012-13. This aggregates to ₹ 573 lakhs which is more than the aggregate of the estimated maintenance dredging cost of ₹457 lakhs

allowed in the last tariff Order. Hence, there is no adjustment required to be done on this item in the current tariff cycle.

As regards the second part of the Order brought out above, the MOPT has reported that the arbitrator has awarded the arbitration on the matter disputed by SWPL on the recovery of maintenance dredging cost by the MOPT from the SWPL by raising the bills. But, the MOPT has reported that it has challenged the arbitration award before the district Court and the matter is pending before the Court. Thus, though the arbitration award is given in this matter, the decision has not reached the final stage as the matter is now pending before the Hon'ble Court. This means, the dispute on recovery of maintenance dredging cost by the MOPT from SWPL remains unresolved and is yet to reach to a final stage. Hence, at this stage no adjustment could be done with reference to the decision at para 13(xv) of the November 2010 Order.

If at the time of the next tariff review, it is found the decision by the Court in the matter pending is different from the assumption made in this analysis, then the entire difference will be considered for setting off in the tariff.

- (vi) Interest and finance expense and interest income from deposits and investment are not considered in the cost statement maintaining the position followed in the last tariff Order.
- (vii) All the other cost items are considered as reported in the Annual Accounts.
- (viii) Revenue share is considered as a cost item to the extent of the revenue share quoted by the second highest bidder i.e. 13.10% on the actual cargo handling revenue reported during the years 2010-11 to 2012-13 in line with the approach adopted in the last tariff Order which is in line with the provisions of the tariff guidelines of 2005.
- (ix) In the last tariff Order, the capitalised part of the preliminary expense was amortised over 26 years. This position is maintained for assessment of actual performance as well.
- (x) The depreciation considered by the SWPL for the years 2010-11 to 2011-12 is as reported in the Audited Annual Accounts. However, for the year 2012-13, the SWPL has considered the depreciation as a negative figure of ₹480 lakhs which does not match with the figures reported in its Annual Accounts. The SWPL has not explained any reasons or basis for considering negative depreciation in the cost statement only for one year 2012-13, since it has not responded to the additional information/clarification sought by us. The amount of depreciation (positive figure) ₹1642.40 lakhs reported in its Annual Accounts for the year 2012-13 is considered. Further, depreciation on the capitalized part of preliminary expense i.e. ₹8.35 lakhs per annum is excluded for all the years 2010-11 to 2012-13 in line with the approach followed in the last tariff Order.
- (xi) The Net Fixed Assets reported in the Annual Accounts is adjusted by adding back the expense written off as depreciation component on the preliminary expense and reducing the preliminary expense write off figure. The unamortised part of preliminary expense written off is considered as part of net fixed assets for the purpose of allowing return. This is in line with the approach followed in the last tariff Order.
- (xii) The working capital as per the norms prescribed in the guidelines and following the approach followed in the last tariff Order comes to negative in the years 2010-11 to 2012-13 and hence considered as nil.
- (xiii) 16% ROCE is allowed on the capital employed for each of the years at the level allowed in the last tariff Order.

- (iv) The cost statement analysing the actual vis-à-vis estimates for the past period 2010-11 to 2012-13 is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the years 2010-11 to 2012-13 in absolute terms (₹in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in million tonnes)	14.25	20.04	40.6%
Operating Income	25,590*	42951	67.8%
Total Expenses	21686	28502	31.4%
Surplus/ deficit before Return (Average)	3904	14449	
Capital Employed (Average)	16277	13964	-14.2%
16% Return on Capital Employed	7813	6703	-14.2%
Net Surplus after ROCE (before adjustment of past surplus)	-3909	7746	

* The operating income estimates are updated to reflect the effect of tariff reduction granted in tariff Order of November 2010 effective from 1 January 2011 till the notification of the review Order of 26 July, 2011 effective from the date of notification in the Gazette i.e. 6 August, 2011.

- (v) The findings of the analysis with reference to the past period relating to the years 2010-11 to 2012-13 is given below :

- (a) The actual aggregate traffic handled by the SWPL is 20.04 Million Metric Tonnes (MMT) as against the estimated traffic of 14.25 MMT lakh tonnes during the years 2010-11 to 2013-14. Thus, the SWPL has actually handled 40.6% higher than the estimated traffic.
- (b) The operating income earned by the SWPL from cargo handling for the last tariff cycle 2010-11 to 2012-13 is ₹ 282.31 crores as against estimation of ₹191.39 crores for the corresponding period resulting in positive variance of 47.5%. The operating income earned by the SWPL from the vessel related activity for the last tariff cycle 2010-11 to 2012-13 is ₹ 147.20 crores as against revenue estimation of ₹ 64.46 crores for the corresponding period resulting in positive variance of 128.3%. As against ₹4.50 lakhs estimated in the last Order towards water supply charges for the corresponding three years period, no actual income is reported in the audited Annual Accounts.

Thus, the total actual operating income earned by the SWPL for the last tariff cycle 2010-11 to 2012-13 is ₹429.51 crores as against estimation of ₹ 255.90 crores for the corresponding period resulting in 67.8% positive variance in comparison to the overall revenue estimated in last tariff Order.

- (c) On the expenditure side including the impact of Finance and Miscellaneous expenditure (FME) less Finance and Miscellaneous Income (FMI), the actual aggregate expenditure for the three years is ₹285.02 crores as against the estimated expenditure of ₹ 216.86 crores in the last Order for the corresponding period. The total actual expenditure thus shows 31.4% positive variance in comparison to the expenditure estimated in the last tariff Order.
- (d) The average capital employed for the years 2010-11 to 2012-13 is ₹ 139.64 crores as against average estimated capital employed of ₹ 162.77 crores. The variation in the average capital employed and ROCE comes to 14.2% negative. It is relevant here to state that the actual capital employed for the years 2010-11 and 2011-12 is found to be comparable to the estimated capital employed. However, for the year 2012-13, as against estimated capital employed of ₹ 214.11 crores, the actual capital employed is ₹ 150.72 crores resulting in 29.6% negative variation. This variation is attributable to the additions to the gross block of assets estimated by the SWPL in the last tariff Order but not deployed in the said year which is elaborately discussed in the later paragraphs.
- (e) despite request the SWPL has not furnished analysis of the estimates vis-à-vis actuals in the prescribed format explaining the reasons for the variation more than +/(-) 20%. Though the SWPL has not made analysis of the physical and financial parameters as per the clause 2.13 of

the tariff guidelines, it has, in the consolidated cost statement, assessed the actual additional net surplus for the years 2010-11 to 2012-13 at ₹9042 lakhs and considered 100% adjustment in the current tariff cycle i.e. 2013-14 to 2015-16. As per clause 2.13. of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation is more than + or – 20%, then only 50% of such accrued benefit/ loss has to be adjusted in the next tariff cycle. The adjustment of 100% additional surplus by SWPL is not found to be in line with the clause 2.13 of the tariff guidelines. Moreover, as per our analysis the total actual net additional surplus for the years 2010-11 to 2012-13 comes to ₹7746 lakhs as against ₹9042 lakhs assessed by SWPL for the corresponding period. One of the main reasons for the difference in the net additional surplus assessed by SWPL and in our cost statement for the corresponding period is mainly attributable to negative depreciation of ₹480 lakhs considered by SWPL in the year 2012-13 in the cost statement as against the depreciation of ₹ 1634 lakhs considered by us in the cost statement as per the figures reported in its Audited Annual Accounts, as explained earlier. The reason for negative depreciation could not be ascertained since the SWPL remained non-responsive to any of our queries.

- (f) As per the cost statement prepared by us, the SWPL has earned surplus of ₹4034 lakhs, ₹5431 lakhs and ₹ 4984 lakhs before return which aggregates to average surplus of ₹ 4816 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13. The average return earned on the average capital employed thus works out to 34.5%, as shown in the following table:

₹.in lakhs

Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	Average for 2010-11 to 2012-13
Actual Surplus before return earned by SWPL	4034	5431	4984	4816.33
Actual Capital Employed	14148	12673	15072	13964.00
Actual Return earned on Capital employed	38.4%	39.3%	32.0%	34.5%

It can be seen from the above analysis of variation in actuals vis-à-vis the estimates for the last tariff cycle, that the variation in the physical parameter i.e. actual traffic handled and financial performance in terms of operating income and expenses are more than +20%. This Authority in the last tariff Order at para 13(viii) has stated that whilst the traffic projections as estimated by the SPWL are relied upon, if at the time of review, it any undue advantage is accrued due to wrong estimation it will be adjusted in the tariff to be fixed based on the tariff guidelines. There is positive variation of 40.6% in the actual vis-à-vis the traffic estimates considered in the last tariff revision. Further, as per the above table, the SWPL has earned average return of 34.5% on the capital employed as against 16% return allowed in the last tariff Order.

As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. In view of the above provision in the tariff guidelines of 2005 and in view of the observation made in the last tariff Order as regards traffic projection, there is a case to adjust the past surplus in the current tariff cycle of SWPL, as per the tariff guidelines of 2005.

- (g) Before considering adjustment of additional surplus for the past period, it is relevant to deal with the decision taken by this Authority in the November 2010 Order. This Authority at para 13(xxiv) of the last tariff Order of November 2010 had effected reduction of 9.5% in the then applicable Scale of Rates. This quantum a reduction was subject to the condition that additional assets relating to in-motion wagon loading, single rail line along with complementary assets should be commissioned by 1 April, 2012. The said Order required both MOPT and SWPL to report whether all these assets are in place by 31 March, 2012. If these assets are not commissioned as presumed, then the Order required SWPL to approach this Authority for ahead of schedule review duly adjusting the estimated additional surplus accrued to SWPL on account of considering these additions to the gross block while determining its tariff in the said Order of November 2010.
- In the last Order, net additions to the gross block to the tune of ₹354 lakhs in the year 2010-11, ₹115.5 lakhs in the year 2011-12 and ₹9038 lakhs (i.e. ₹10,667 lakhs less ₹1,629

lakhs towards deletion of gross value of two HMC) during the year 2012-13 was considered. Thus, total additions to the gross block to the tune of ₹ 9,507.75 lakhs as tabulated in para 13 (xxi) (d) of the Order was considered.

As against the above estimated position considered in the last Order, the actual additions to the Gross Block reported in the Audited Accounts of SWPL and in Form 4A is ₹11 lakhs, ₹142 lakhs and ₹4,777 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively summing up to ₹4,930.00 lakhs. It is understood that the addition of ₹4,616 lakhs in the year 2012-13 pertains to the HMCs replaced by the SWPL in the year 2012-13 as reported in its proposal. The actual additions to the gross block of assets, however, widely varies from the additions to gross block considered in the last Order. The SWPL in the current proposal has stated that in-motion wagon loading system will be commissioned in March 2014 which in fact is reported to have been commissioned only in June 2014 by the MOPT. From the above position it is revealed that the additions to gross block relating to in-motion wagon loading, single rail line and complementary assets were not deployed by the SWPL by 31 March 2012 as required to be commissioned as per the Order of November 2000. Neither MOPT nor SWPL reported in time the factual position to this Authority about the delay in the deployment of these assets despite specific direction given in the Order. The reasons for not adhering to the direction rendered by this Authority is not explained in the current proceeding (despite request) by both the MOPT or by SWPL.

Further, during the current proceeding, despite request, the SWPL has not furnished the requisite information about the exact date of commissioning of these assets to the gross block and additional surplus accrued in the years 2010-11 to 2012-13 on account of delay in commissioning of in-motion wagon loading, single rail line and complementary assets from the level presumed in the last Order along with the working for adjustment in the future tariff required to be done on this account.

In the absence of the requisite information not made available by the SWPL, the impact on the estimated additional surplus on account of non-deployment of in-motion wagon loader, single rail line along with complementary assets allowed as additions to the gross block in the year 2012-13 is assessed as explained below. depreciation, repairs and maintenance cost, insurance and 16% ROCE on the following additions to the gross block relating to in-motion wagon loading, single rail line along with complementary assets estimated and allowed in the last tariff revision is assessed and it comes to ₹888 lakhs as given below :

Impact of additions relating to in-motion wagon loading, single rail line and complementary assets considered in last tariff Order at Para 13(xxi)(d) in the year 2012-13 but not commissioned by SWPL by 31 March 2012.

(₹.in lakhs)

Particulars	Additions to gross block in the year 2012-13	Depreciation	Repairs	Insurance	ROCE 16%	Total
A	B	C	d	E	F	G = C to H
Civil						
- Stores sub station	2,050.00	43.05	20.50	12.30	321.11	396.96
- Silos for single loading and strengthening western bund	35.00	1.47	0.35	0.21	5.36	7.39
Plant and Machinery						
-One reclaimers for railway loading system	1,500.00	77.55	30.00	9.00	227.59	344.14
-Conveyor linking silos and existing system	290.00	29.99	5.80	1.74	41.60	79.13
Electrical system for silos and rail line	47.25	2.44	0.95	0.28	7.17	10.84
Railway siding	220.00	10.21	4.40	1.32	33.57	49.49
Total	4,142.25	164.71	62.00	24.85	636.41	887.96 Rounded off to ₹888/- lakhs

Thus, effectively, based on the above analysis, it is seen that, undue surplus accrued to SWPL on account of delay in commissioning of assets related to in-motion wagon system, single rail line along with related assets from the level presumed in the last Order works out to ₹888 lakhs.

Hence, the entire undue advantage of ₹888 lakhs accrued to SWPL on account of allowing additions to gross block referred above in the last tariff Order in the tariff determination process relying on the estimates of SWPL is considered for adjustment in the current tariff cycle.

As stated earlier, at the cost of repetition it is stated that the above impact is estimated by us in the absence of the requisite information not made available by the SWPL. In case, the SWPL has deployed and commissioned any of the above assets during the year 2012-13, then it may approach this Authority with requisite details to review this figure along with its impact on the tariff determined in this Order.

- (h) Now, coming to the adjustment of the past period surplus assessed at para 12 (v) (e) and (f) at ₹. 7746 lakhs for the period 2010-11 to 2012-13, it is to be noted that had the SWPL or MOPT reported the factual position about non-deployment of above mentioned assets by 1 April 2012, then tariff would have been reduced by this Authority to adjust the undue advantage of ₹888 lakhs at that point of time. In the other words, the actual additional surplus for the past period assessed at ₹7,746 lakhs would have been less by ₹888 lakhs had this exercise been carried out on 1 April 2012 provided this position was reported by SWPL or MOPT. Thus, past period surplus assessed at ₹7746 lakhs includes ₹888 lakhs of undue advantage accrued to SWPL due to non-deployment of the said assets. Since the amount of ₹ 888 lakhs is not arising out of variation between estimated amount and actual amount but arises due to non-deployment of the relevant assets within the agreed period, 100% of ₹888 lakhs is considered for adjustment as stated earlier. From ₹ 7746 lakhs, ₹. 888 lakhs already adjusted is reduced i.e. (i.e. ₹7746 – ₹ 888 lakhs)= ₹ 6858 lakhs and 50% thereof i.e. ₹3429 lakhs is considered for adjustment. It is relevant here to state that the year 2013-14 is already over and 2014-15 upto (January 2015) is expected to be over by the time the Order approved comes into effect. Thus effectively, the tariff determined in the current tariff cycle will be for a truncated period of fourteen months i.e. from February 2015 to 31 March 2016 instead of normal tariff validity cycle of three years.

It is relevant here to state that in order to smoothen the fluctuation in tariff and to avoid artificially bringing down the tariff in one cycle, this Authority has taken a decision to adjust past surplus over longer period of five years in other cases like Nhava Sheva International Container Terminal Limited, Gateway Terminals India Private Limited, PSA SICAL Terminals Limited. In the instant case also, in order to smoothen the fluctuation in tariff in one cycle, 50% additional surplus of ₹3429 lakhs assessed for the past period 2010-11 to 2012-13 is considered for adjustment over five years of which ₹114 lakhs in the year 2014-15 (from February 2015) and ₹ 686 lakhs in the year 2015-16 aggregating to ₹800 lakhs is considered for adjustment in the current tariff cycle for fourteen months and the remaining additional surplus of ₹2629 lakhs will be considered for adjustment in the next tariff cycle.

- (vi) The License Agreement stipulates a Minimum Guaranteed Throughput of 5 Million Metric Tonnes Per Annum (MMTPA) to be handled by the SWPL. Though the upfront tariff guidelines of 2008 are not applicable to the existing terminals, only for the purpose of assessing the capacity, the SWPL has borrowed the formula prescribed in the 2008 guidelines. The SWPL has furnished calculation of the capacity of the berth No 5A and 6A by borrowing the formula prescribed in the 2008 guidelines. The total quay capacity of the two berths is assessed at 11.11 MMT adopting the vessel parameters and handling rates of 15,000 tonnes/ day for handymax vessel and 30,000 tonnes/ day for panamax vessel. The optimal yard capacity for berth nos.5A and 6A together is assessed at 5.00 MMTPA considering 33,000 sq. mtr. of stacking area, 80% utilization of stack area (as against 70% norms prescribed in the 2008 guidelines), stacking factor of 15 tonnes/ sq. mtr. and turnover of 18. Following the principles of 2008 guidelines, the lower of the two capacities i.e. 5 MMTPA is considered as the optimal capacity of the terminal.

Few gaps are observed in the optimal quay capacity calculation for example handling rate considered by SWPL do not match with the output norms prescribed for coal terminal in 2008 guidelines, handling

rate will vary depending on the different type of cargoes handled and share of different vessel size which is not found to have been captured in the capacity calculation, the optimal yard capacity calculation does not capture the effect of improvement in the stacking and turnover parameters expected with commissioning of in-motion wagon loader, etc. Bringing out the gaps in the capacity calculation, the SWPL was requested to re-assess the capacity calculation. The SWPL has not responded to this.

It is seen that the SWPL has actually handled 6.48, 7.76 and 8.53 MMTPA in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively as against the optimal capacity assessed by it at 5 MMTPA during these years. It is needless to mention that the standard capacity of a terminal will be higher than the MGT stipulated in the License Agreement. The SWPL is, therefore, advised to assess the capacity of the terminal accurately at the time of the next tariff review taking into consideration the gaps observed herein.

Notwithstanding the above, since the MOPT has endorsed that the installed capacity of berth nos.6A and 5A operated by SWPL is 5 MMTPA upto the year 2013-14, the optimal capacity of the terminal is considered as 5 MMTPA upto the year 2013-14. With the commissioning of the in-motion wagon loading, the yard capacity will augment to 7.5 MMTPA as reported by the MOPT. Based on the position reported by the MOPT, the optimal capacity of the terminal is considered as 7.5 MMTPA from the year 2014-15 onwards instead of 5 MMTPA considered by the SWPL.

- (vii) During the last tariff revision Order of SWPL dated 3 November 2010, this Authority at para 13(viii) of the Order and also in the Order No.TAMP/19/2006-SWPL dated 29 December 2006 prior to the revision in year 2010, had observed that both MOPT and SWPL had agreed to consider demand of small users and devise an alternative operational plan for including road delivery cases.

The issue of developing facilities for road movement of cargo by the SWPL existed even during the initial tariff fixation in 2004. In the initial tariff fixation also, in view of the submissions made by some of the users, both the SWPL and the MOPT agreed to consider the demand of the users particularly of those who import small quantities and decided to devise an alternate operational plan for including road delivery cases.

During the tariff revision of 2006, the MOPT had clarified that despite constant persuasion with SWPL to create facilities at the terminal for handling coal/coke cargo by road mode, the SWPL had not developed / created the requisite facilities for handling cargo by road mode to cater to the demands of the small volume users. With reference to Writ petition filed by some of the users, the Hon'ble High Court of Bombay in Goa had directed the Ministry of Shipping to decide about handling of coal, subject to compliance of the directions of GSPCB. during the meeting with (then) Secretary (Shipping), SWPL had agreed to consider road mode if the MOPT provides the area of about 10,000 sq. m. behind berth no.7 for storage of cargo. The relevant operative portion of the Order No.PD/13011/1/2005-MoPT dated 15 December 2005 of (then) Secretary (Shipping) in this regard as brought out in para 13(viii) of the Order dated 3 November 2010 is reproduced as hereunder:

"17. After taking into consideration the above mentioned circumstances, the views/observations of all concerned including the Goa State Pollution Control Board, I arrive at the following conclusions :

- (i) Considering the constraints in the premises licensed to SWPL, MoPT would have to continue to handle bulk coal/coke at Berth No.11 till an alternative facility is developed. Port may handle clean break bulk cargo at Berth No.10 where the facility for passenger/cruise vessels is being provided. Port may also consider handling bulk coke at Berth No.10 subject to the condition that the cleanliness of the Berth is maintained by the port users to the satisfaction of the Port.*
- (ii) It is seen that the Port is compelled to continue handling of coal and coke operations at Berth No.10 & 11 due to inability of the Terminal Operator, SWPL to handle road borne cargo. Under such circumstances, it is not considered appropriate to modify the fundamental clauses of the Licence Agreement with regard to the Minimum Guaranteed Throughput etc.*
- (iii) The users should undertake all necessary environmental protection measures while handling coal and coke. These measures would be implemented in consultation with*

Goa State Pollution Control Board. The Board should also suitably monitor the measures to ensure compliance to Environmental Standards under the applicable Act. MoPT should give necessary support. Local Citizens Committee should also be associated, if required.

.....”

On requesting the MOPT to intimate the status about further development in the matter about allotment of additional land to SWPL and action, if any, initiated by SWPL for development of evacuation by road mode, the MOPT has stated that no additional land has been allotted to SWPL and that SWPL are not having any facility for evacuation of coal through truck loading system.

Even after lapse of around nine years since the directions of (then) Secretary (Shipping), the SWPL has not developed the facilities for evacuation of cargo by the road mode reportedly due to lack of additional land area which is sought from the port but not allotted. The reason for non-allotment of land by MOPT remains unexplained.

- (viii) The SWPL has furnished estimates for the years 2013-14 to 2015-16. Since the year 2013-14 was already over, the SWPL was requested to update the estimates for the year 2013-14 with actuals duly reconciling the figures reported in the Annual Accounts with the figures furnished in the cost statement. The SWPL has neither furnished updated cost statements nor provided a copy of its audited Annual Accounts of 2013-14. The MOPT, on our request, has forwarded the Audited Annual Accounts of the SWPL for the year 2013-14. Since the year 2013-14 is already over, the estimates of 2013-14 are replaced with the actuals based on the Audited Accounts subject to analysis in the subsequent paragraphs.
- (ix) The cost statement filed by the SWPL projects traffic for the year 2013-14 at 6.52 MMTPA. For the year 2013-14, the Audited Accounts of SWPL report the actual traffic handled by SWPL significantly at a higher level of 8.53 MMTPA. The MOPT has also furnished the actual coal traffic handled by SPWL at 7.76 MMTPA and steel traffic of 1.08 MMTPA aggregating to 8.54 MMTPA which is closer to the actual traffic 8.53 MMTPA reported in the Annual Accounts of SWPL. The actual traffic as reported in the Audited Accounts of the SWPL for the year 2013-14 at 8.53 MMTPA is considered.

For the years 2014-15 and 2015-16, the traffic projected by the SPWL are 7.02 MMTPA and 7.52 MMTPA respectively as against actual traffic of 8.53 MMTPA handled by SWPL in the year 2013-14. The traffic estimated by the SWPL for the years 2014-15 and 2015-16 is found to be 17.7% and 11.8% lower than the actual traffic handled in the year 2013-14.

In the proposal of April 2013, the SWPL has sought to justify estimating reduction in the traffic projection. On the ground of development of new coal terminal which is likely to commence operation at Berth No.7 of MOPT, the SWPL has expressed difficulty to achieve the traffic volume achieved by it in the past. Further, the SWPL has stated that availability of the rake will have to be shared between the two terminal operators which will also make difficult for SWPL to achieve the cargo volume handled by it in the past.

When the MOPT was requested to comment on the reasonableness of the traffic projection made by the SWPL, the port has prima facie endorsed the views of the SWPL. The MOPT has stated that actual coal traffic handled by SWPL in the year 2013-14 at 7.46 MMTPA was at a peak loading rate of 8 rakes per day. The port has also admitted that with the commencement in operations of the new BOT operator, the availability of rakes to SWPL is expected to reduce by 25% till the doubling of railway tracks which is not expected to be completed before 2016. Hence, the MOPT has endorsed the view of SWPL that the traffic of coal handled by SWPL in the years 2014-15 and 2015-16 is expected to reduce inspite of commissioning of in-motion wagon loading system in the year 2014-15. The MOPT has categorically stated that the coal traffic projected by SWPL at 6.25 million tonnes and 6.50 million for the years 2014-15 and 2015-16 respectively are reasonable. The MOPT has not furnished any adverse comment on the traffic estimated by SWPL for cargo other than coal.

In view of the submissions made by the SWPL and also recognising that the MOPT has also found the traffic projections of SWPL for the years 2014-15 and 2015-16 as reasonable, the traffic projections are considered at the level estimated by the SWPL for these two years.

(x) The income estimated by the SWPL at the existing level of tariff for the throughput projected for the years 2013-14 to 2015-16 is analysed hereunder:

(a) The berth hire income estimated by the SWPL for the year 2013-14 is ₹ 4,268 lakhs. In the cost statement prepared by us the estimated berth hire income is updated with the actual income reported in its Annual Accounts for the year 2013-14 at ₹7,831 lakhs.

For the subsequent two years 2014-15 and 2015-16, the berth hire income estimated by SWPL is ₹4,597 lakhs and ₹4,929 lakhs respectively.

It is seen that there is reduction of 41% and 37% in the berth hire income in the years 2014-15 and 2015-16 respectively in comparison to the actual berth hire income reported in the year 2013-14. The reduction in the berth hire income is not comparable to the reduction in the cargo traffic for the corresponding period. When requested the MOPT to comment on reasonableness of vessel projection and berth hire income estimated by SWPL, the MOPT has reported the actual vessels handled by SWPL is 159 numbers in the year 2013-14 and has also confirmed that the number of vessels projected by SWPL at 134 and 149 for the years 2014-15 and 2015-16 respectively are reasonable. Based on this, the MOPT has stated that the vessel traffic as well as berth hire income estimated by the SWPL for the years 2014-15 and 2015-16 are reasonable. The berth hire income estimated by SWPL are, therefore, relied upon and considered subject to updation with reference to the prevailing exchange rate. On perusing the berth hire computation, it is seen that the exchange rate considered by SWPL for estimating the dollar denominated berth hire income is 1US\$= ₹ 53. In our analysis, income from berth hire charge from April 2014 upto december 2014 is estimated based on the average exchange rate of 1 US\$ = ₹ 60.53 obtained for the said period. For the period thereafter, the exchange rate is updated at 1 US\$ = ₹ 62.42 as prevailing at the time of concluding the analysis in this case.

Subject to the modifications explained above, the estimated berth hire income of ₹ 5,291 lakhs and ₹5,806 lakhs is considered in the years 2014-15 and 2015-16 respectively as against ₹ 4,597 lakhs and ₹4,929 estimated by SWPL for the corresponding years.

during the last tariff review of SWPL, this Authority had observed that berth hire income estimated was solely relying on the vessel parameters and the productivity furnished by the SWPL and, if at the time of the next tariff revision, the actuals of the parameters which are relied upon for estimating the berth hire are found to be significantly varying, the additional revenue accrual will be fully set off in the next tariff revision.

Thus, as stipulated by this Authority in para 13(ix)(a) of tariff Order of November 2010, the estimated berth hire income for the years 2010-11 to 2012-13 required to be verified with reference to the actual parameters for the years 2010-11 to 2012-13. In this context, SWPL was requested to furnish year-wise details of average GRT, parcel size of vessel and productivity achieved during the years 2010-11 to 2012-13. As stated earlier, the SWPL has not furnished the requisite details of actual vessel parameters with reference the vessel parameters relied upon in the last Order. In the absence of the requisite information made available, the exercise to verify the vessel parameters relied upon in the last tariff Order with reference the actual vessel parameters is not possible in the current tariff fixation exercise and, therefore, inevitably deferred to be undertaken during the next tariff revision. If at the time of the next tariff revision, the actuals of the parameters which are relied upon for estimating the berth hire in the tariff Order of 2010 are found to be significantly varying from the actuals to be made available by the SWPL for the years 2010-11 to 2012-13, the additional revenue if any accrued will be fully set off in the next tariff revision as stated in the tariff Order of November 2010.

(b) The cargo handling income estimated by the SWPL for the year 2013-14 is ₹8,993 lakhs. In the cost statement prepared by us the estimated cargo handling income is updated with the actual income reported in its Annual Accounts for the year 2013-14 at ₹ 12,337 lakhs.

The SWPL has furnished detailed computation of revenue estimation from cargo handling activity for the traffic projected for the years 2014-15 and 2015-16 and applying the existing tariff. The income computation by the SWPL is found to be in order and hence considered at

the level estimated by the SWPL subject to modification in the estimation of storage income as explained in the succeeding paragraph.

- (c) The SWPL has estimated the storage income uniformly at ₹ 100 lakhs for each of the years 2013-14 to 2015-16. As stated earlier, the SWPL has neither justified the basis for this estimation nor is it supported with any computation. The actual storage income reported in the Annual Accounts for the year 2013-14 is ₹ 302 lakhs. The actual storage income reported for the past period 2010-11 to 2012-13 is ₹ 316 lakhs, ₹ 577 lakhs and ₹ 180 lakhs respectively. It can be seen that the average storage income has been in the range of around ₹ 300 lakhs to ₹ 343.75 lakhs for the years 2010-11 to 2013-14. In the absence of any detailed computation or analysis of average dwell time made available by SWPL, it may not be unreasonable to presume that the parameters prevailing in the immediate previous years 2013-14 will continue to prevail for the years 2014-15 and 2015-16 as well. On this premise, the actual storage income earned in the year 2013-14 is prorata adjusted for the traffic estimated for the years 2014-15 and 2015-16. Accordingly, modified storage income of ₹ 249 lakhs and ₹ 266 lakhs for the years 2014-15 and 2015-16 respectively are considered in our analysis.

- (d) The existing Scale of Rates prescribe tariff for supply of water to vessels. The SWPL has not estimated any income from supply of fresh water in the future projections. In fact, actual income reported for the last four years 2010-11 to 2013-14 also do not show any income from supply of fresh water to vessel as against estimated income of ₹ 1.50 lakhs per annum for each of the three years 2010-11 to 2012-13 in the last tariff Order. The SWPL has not responded to our query on the relevance of prescribing tariff for this item in the Scale of Rates, if no services are provided by SWPL. Since the SWPL has not reported any income under this head for the last four years and has not projected any income for this tariff item for the next two years 2014-15 and 2015-16 and also recognising there is no expense shown for procurement of fresh water in the cost statement filed by the SWPL and also in its Annual Accounts, it may not be unreasonable to assume that the SWPL is not providing this service and delete this tariff item from the Scale of Rates.

In case the SWPL decides to provide the service of fresh water supply to vessels, in that event it may approach this Authority for fixing the tariff with relevant cost details to justify its proposal.

- (e) Subject to the above changes, the modified total operating income considered is ₹ 20,168 lakhs in the year 2013-14 (actuals) and estimated income of ₹ 15,215 lakhs and ₹ 16,529 lakhs for the years 2014-15 and 2015-16 respectively as against ₹ 13,261 lakhs, ₹ 14,372 lakhs and ₹ 15,486 lakhs estimated by the SWPL for the corresponding period.
- (xi) Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports/terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. The escalation factor to be adopted in respect of tariff cases to be disposed during the year 2014-15 is announced at 6%. Annual escalation applied by the SWPL for estimating some of cost items like power cost, fuel cost, etc., at 6.5% is found to be higher than the permissible level. In our analysis, the estimate for the years 2014-15 and 2015-16 are modified applying the annual escalation factor of 6% over the actuals / estimate of respective previous years wherever the annual escalation applied by the SWPL is higher than the stated level.
- (xii) (a) The operating and direct labour cost is towards cargo handling expenses (including labour) reportedly to cover direct labour for stevedoring, operating mechanised handling system, storing, loading of cargo into wagons which are outsourced by SWPL. The SWPL has furnished detailed workings of the operating and direct labour cost indicating the existing unit rate and the estimates for the next three years for each cargo group. The unit rates adopted in the working could not be verified as the SWPL has not furnished contract document, despite request. Hence, in the absence of the SWPL furnishing the valid contract copy to verify the unit rates adopted, it is not found reasonable to consider the actual cargo handling expenses reported in the Annual Accounts for the year 2013-14 as the base to estimate the expense under this head for the subsequent two years 2014-15 and 2015-16 as discussed in the subsequent paragraphs.

- (b). As stated earlier, the cargo handling expenses reportedly include the CHLD levy paid by SWPL to MOPT under dispute. For reasons explained earlier, the CHLD component included in the cargo handling expenses needs to be excluded as done for the last tariff cycle. The SWPL has shown deletion of an estimated amount of ₹83 lakhs in the year 2013-14 towards the CHLD payments from the cargo handling expense. The Annual Accounts of the SWPL for the year 2013-14 do not report this item of expense separately for the year 2013-14. It is seen that in the year 2012-13, the CHLD expense deleted by SWPL in its cost statement is ₹108 lakhs for actual traffic of 7.76 MMTPA handled in the said year. Hence, the CHLD expense to be excluded for the years 2013-14 is arrived on pro-rata basis for the actual traffic of 8.53 MMTPA handled in the said year vis-à-vis actuals furnished by the SWPL on this account for the year 2012-13. The estimate of CHLD payments for exclusion arrived on pro-rata basis comes to ₹118.72 lakhs for the year 2013-14 (i.e. ₹108 lakhs / 7.76 MMTPA x 8.53 MMTPA = ₹118.72 lakhs). Accordingly, ₹118.72 lakhs is excluded from the actual cargo handling expense reported for year 2013-14. The cargo handling expense, subject to the above adjustment, comes to ₹ 6180 lakhs which is considered for the year 2013-14. As stated earlier, the SWPL has not furnished the copies of the contract to verify the reasonableness of the estimates for the years 2014-15 and 2015-16. In the absence of the SWPL furnishing any contract copy to verify the unit rates adopted, it is not found unreasonable to estimate the expense under this head based on the actual expense reported for the immediate previous years i.e. 2013-14 and adjust for the growth in the traffic and allow the applicable escalation factor. This is also in line with the approach prescribed in clause 2.5.1. of the 2005 guidelines. Incidentally, even the SWPL has followed this approach except for applying a different annual escalation factor. For the years 2014-15 and 2015-16, it is seen that the SWPL has estimated this item of expense applying 6.5% annual escalation over the estimates of the previous years and adjusted for the traffic growth following the approach prescribed in the clause 2.5.1. of the 2005 guidelines. The approach adopted by the SWPL is relied upon and followed except for considering the modified actual cargo handling expense of 2013-14 as stated earlier as the base and restricting the annual escalation factor at 6% per annum for each of the two years 2014-15 and 2015-16 instead of 6.5% adopted by the SWPL.

The SWPL was requested to confirm that a competitive bidding and arm's length relationship is maintained for the activity outsourced by it and support it with necessary documents. The SWPL has not responded to our query in this regard. The SWPL during the last tariff revision had in its review application submitted relevant documents establishing arm's length relationship of the transaction. In the absence of the SWPL furnishing the relevant documents, it may not be unreasonable to assume that the SWPL has followed the competitive bidding and maintained the arm's length relationship of the transaction for the current tariff cycle also. If anything adverse is reported to this Authority during the current tariff cycle from the level presumed in this analysis, then the advantage accrued due to above presumption will be fully set off in the next tariff.

- (xiii) The estimated equipment running cost consists of three cost elements viz. power, fuel and repairs and maintenance which are discussed hereunder:
- (a) For estimating the power and fuel cost for the years 2014-15 and 2015-16, the SWPL has considered the estimated power and fuel cost for the year 2013-14 and adjusted for traffic growth and applied 6.5% annual escalation. In our estimates, the power and fuel consumption is estimated on the same approach except for taking the actual power and fuel cost of the year 2013-14 as the base and restricting the annual escalation factor to 6% instead of 6.5% adopted by SWPL.
- (b) Actual repairs and maintenance cost including stores and spares consumed for the year 2012-13 is reported at ₹ 887 lakhs. The SWPL has estimated the repairs and maintenance cost for the years 2013-14 to 2015-16 at 1.5% on the gross value of civil works and 3% on the gross value of mechanized equipment and other assets toward repairs and maintenance and stores and spares consumption is estimated applying 6.5% annual escalation over the actual stores and spares consumed in the year 2012-13 and adjusted for the traffic growth. Accordingly, the repairs and maintenance cost estimated by the SWPL for years 2013-14 to 2015-16 are ₹1131 lakhs, ₹1364 lakhs and ₹1511 lakhs respectively. In the cost statement prepared by us, the repairs and maintenance cost for the year 2013-14 is considered at ₹706.50 lakhs based on the actuals reported in the Annual Accounts as against ₹1131 lakhs estimated by SWPL.

For the years 2014-15 and 2015-16, repairs and maintenance for the existing asset block gross block of assets as on 31 March 2013 is estimated applying annual escalation of 6% over the actual repairs and maintenance cost reported in the year 2013-14.

In order to take care of incremental repairs and maintenance cost on the proposed assets to be added in this cycle, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 2% of mechanical equipment and other assets with reference to the modified additions to gross block of assets considered in this analysis in line with the approach followed in the last tariff Order. This approach has also been applied uniformly at other private terminals like Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL), M/s.TM International Logistics Limited (TMILL), Vizag Seaport Private Limited (VSPL) and also in the last tariff Order of SWPL November 2010.

- (c) Accordingly, the revised estimation of equipment running cost comes to ₹1,489 lakhs and ₹1,700 lakhs in the years 2014-15 and 2015-16 respectively as against ₹1,817 lakhs and ₹2,067 lakhs estimated by SWPL for the corresponding period.
- (xiv) The license fee payable to MOPT estimated by SWPL for the year 2013-14 is ₹427 lakhs. The MOPT has reported the actual payment of license fee at ₹ 434 lakhs in the year 2013-14. The Annual Accounts of the SWPL reports the license fee payment to MOPT at ₹ 430 lakhs. There is a minor variation in the figure reported by the MOPT and the license fee reported in the Audited Annual Accounts for the year 2013-14. In our analysis, the actuals reported in the Audited Accounts of SWPL is considered in line with the approach followed for all the other items pertaining to the year 2013-14. The MOPT has stated that the license fee payable by the SWPL to the port for lands leased to SWPL estimated at ₹448 lakhs in the year 2014-15 and ₹271 lakhs in the year 2015-16 is as per the terms of the License Agreements. The license fee is, therefore, considered at the level estimated by SWPL for these two years.
- (xv) In the current tariff revision exercise, the SWPL has estimated an expenditure at ₹250 lakhs for each of the years 2013-14 to 2015-16 towards the maintenance dredging cost payable to the MOPT.

It is relevant here to state that during the last tariff revision, it was brought out that there is some dispute between the SWPL and the MOPT on the quantum of dredging to be undertaken by the MOPT. Pending settlement of the dispute, the estimated maintenance dredging cost was admitted based on the bills raised by the MOPT on SWPL with suitable annual escalation.

In the current tariff revision exercise, as brought out earlier, the MOPT stated that the arbitrator has given the award but the MOPT has challenged the award of the arbitrator before the district Court and the matter is pending for disposal. Thus, from the above position it is seen that the dispute relating to the maintenance dredging is not yet resolved and the matter is before the Court as reported by the MOPT. Pending settlement of the dispute, the estimate of maintenance dredging cost is considered in the current tariff revision exercise.

To a query raised by us to assess the reasonableness of the estimation of the dredging cost, the MOPT has stated that expenditure towards maintenance dredging for the period 2013-14 payable by SWPL is ₹236.63 lakhs and has forwarded a copy of the bill raised by it on the SWPL. It is seen that the Annual Account of the SWPL do not report any actual expense towards maintenance dredging cost in the year 2013-14 nor does it show any provision made towards this expense. Since the Audited Annual Accounts of the SWPL for the year 2013-14 do not report any expense towards maintenance dredging cost, it is considered as nil for the year 2013-14. This is in line with the approach followed of considering the 2013-14 figures at actuals as reported in its Audited Annual Accounts for all the other items as well.

For the subsequent two years, assuming the quantum to be dredged will remain constant as in the year 2013-14 and applying 5% escalation in the maintenance dredging cost of 2013-14, the MOPT has arrived at the estimated maintenance dredging expenditure for SWPL for the years 2014-15 and 2015-16 at ₹ 248 lakhs and ₹261 lakhs respectively. Then, based on that the average maintenance and dredging cost for the years 2013-14 to 2015-16 is arrived by the MOPT ₹ 248.66 lakhs per annum. On this premise, the MOPT has found the maintenance dredging cost of ₹250 lakhs per annum estimated by the SWPL to be a reasonable figure.

In view of the clarification furnished by the MOPT and recognising that the annual escalation factor applied by MOPT is within the admissible level, the estimate of maintenance dredging cost is considered at the level of ₹248 lakhs and ₹261 lakhs as arrived by the MOPT for the years 2014-15 and 2015-16 respectively.

If at the time of the next tariff review, it is found that the actual maintenance dredging cost reimbursed to the MOPT is less than the estimates considered in this analysis or the decision by the Court in the matter pending before the Court is different from the assumption made in this analysis, then the entire difference will be set off fully.

- (xvi) (a) As per the guidelines of 2005 for tariff fixation, in case of bids finalised before 29 July, 2003, the tariff computation must take into account royalty / revenue share payable by the private operators to the landlord port as cost for tariff fixation so as to avoid the likely loss on account of this item not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder.
- (b) The L.A. was signed by the SWPL in April 1999. Therefore, the SWPL is entitled to claim maximum permissible level of revenue share as stipulated in guidelines. The earlier tariff review of SWPL also allowed pass through of revenue share to the extent of the second quote.
- (c) As per this Supplementary Agreement, from 9 November, 2005 onwards Licensee has to pay revenue share that is highest of the 18% on the cargo handling charges computed on various parameters prescribed in the LA subject to a minimum payment of ₹12 crores.
- (d) during the tariff revision exercises undertaken in the years 2006 as well in 2010, the MOPT had mentioned that the revenue share quoted by the next lowest bidder was 13.10% and the minimum amount of revenue share quoted was ₹11.10 crores.
- (e) The SWPL has, accordingly, considered the revenue share as pass through to the extent next highest bid i.e. 13.10% of the cargo handling income estimated for the years 2013-14 to 2015-16 which is in line with the tariff guidelines. In our analysis, the same approach is followed subject to considering the admissible revenue share @ 13.10% on the modified cargo handling income. Accordingly, revenue share of ₹1616 lakhs based on 2013-14 actuals, ₹1300 lakhs and ₹1405 lakhs based on the estimates for the years 2014-15 and 2015-16 respectively is considered in the cost statement as against ₹1178 lakhs, ₹1280 lakhs and ₹1383 lakhs estimated by the SWPL for the corresponding period.
- (xvii) As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines of 2005, the depreciation has to be computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the concessional agreement, whichever is higher. The proposal of the SWPL states that depreciation is computed on straight line method for life norms permissible in accordance with the Companies Act, 1956.

For the year 2013-14, the depreciation reported in the Annual Accounts of the SWPL is considered subject to adjustment (reduction) of ₹8.35 lakhs towards depreciation component of preliminary expense write off included therein in line with the approach followed in the past.

It is seen that though the SWPL has not proposed any addition/ deletion of assets from the gross block of assets, the depreciation estimated for the years 2014-15 and 2015-16 for Wharves, Roads, Boundaries, Furniture & Fixtures and Others, are lower than the actual depreciation reported in the Annual Accounts of the year 2013-14. The depreciation for the gross block of assets prevailing as on 31 March 2014 is considered at the level reported in its Annual Accounts of the year 2013-14 for the years 2014-15 and 2015-16. For the additions proposed under plant and machinery in the years 2014-15 and 2015-16, the depreciation is considered, as explained hereunder.

It is seen that the depreciation on plant and machinery is estimated at 15% per annum on the gross block of assets for each of the years 2013-14 to 2015-16. Based on the actual depreciation reported for the year 2013-14 for plant and machinery, the depreciation rate comes to 10.5% on the relevant gross block. That being so, the depreciation is considered at 10.5% on the plant and machinery on the modified additions considered in the years 2014-15 and 2015-16 which is discussed in the subsequent paragraphs.

The depreciation on in-motion wagon loader commissioned on 30 June, 2014, as reported by the MOPT, is considered for nine months from 1 July, 2014 to 31 March 2015 for the year 2014-15. In respect of the other additions to the plant and machinery gross block in the years 2014-15 and 2015-16, for the reasons explained in the subsequent paragraphs in the absence of the exact date of commissioning of the assets made available by the SWPL or by the MOPT, it is assumed that the assets will be deployed in the middle of the year and accordingly depreciation is allowed for six months in the year of additions proposed to the gross block of assets. For the subsequent year, the full year depreciation is allowed.

Preliminary expenses of ₹ 8.70 crores incurred during construction period was earlier proposed to be capitalised under civil and equipment cost and depreciated at the applicable rates. during the last tariff revision, this item was treated separately and excluded from the gross block of assets and the expenses were spread over the remaining period of the project. In the current tariff revision exercise, the SWPL has not made this adjustment, despite request.

In the modified cost statement considered by us, depreciation on the capitalised part of preliminary expense is excluded with consequent adjustment in the net block of assets. The preliminary expense write off is considered at the level considered in the last tariff Order instead of ₹10 lakhs considered by the SWPL with suitable modification in the capital employed.

Subject to above modification, the depreciation considered in the cost statement is ₹1854 lakhs based on 2013-14 actuals, ₹ 2671 lakhs and ₹3356 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively as against ₹2215 lakhs, ₹ 3490 lakhs and ₹4135 lakhs estimated by the SWPL for the corresponding period.

- (xviii) The insurance cost estimated by the SWPL is ₹142 lakhs for the year 2013-14 and ₹183 lakhs and ₹201 lakhs for the years 2014-15 and 2015-16 respectively.

Despite request, the SWPL has not furnished a copy of the relevant insurance cover taken by it for the year 2013-14 or for that matter 2014-15 to justify the figures considered in the cost statement. Nor has the SWPL furnished the basis of estimating the insurance cost for the years 2014-15 and 2015-16 with detailed working and justifying with reference to the past actuals. The actual insurance cost for the year 2013-14 reported at ₹106 lakhs in its Annual Accounts is considered instead of ₹142 lakhs estimated by the SPWL. It is observed that based on the actual insurance cost reported for the 2013-14, the insurance cost works out to around 0.5% of the gross block of assets. The actual insurance premium of ₹ 106 lakhs reported in the year 2013-14 is considered as the insurance cost for the existing asset block of assets as on 31 March 2014 for the two years 2014-15 and 2015-16. For additions to the gross block of assets, insurance cost is estimated applying 0.50% on the modified additions as explained in the subsequent paragraphs. As explained for the estimation of depreciation, for in-motion wagon loader insurance cost for the year 2014-15 is estimated for nine months. For the other additions to the gross block in the years 2014-15 and 2015-16, insurance cost is estimated for six months in the year of addition and for the year subsequent to the year of additions, the insurance cost is estimated for the full year.

- (xix) It is seen that the management and administration overhead for the years 2013-14 to 2015-16 is estimated by the SWPL applying 10% annual escalation and general overheads is estimated applying 6.5% annual escalation for the years 2013-14 to 2015-16. For the year 2013-14, the management and administration overhead and general overheads is updated with the actuals reported in its Annual Accounts as done for the other cost items. For the years 2014-15 and 2015-16, the estimate of management and general overhead is modified restricting the annual escalation at 6.00% per annum as considered for the other items of expenditure taking the actual 2013-14 as the base figure.
- (xx) As per the LA, Security deposit of ₹ 1.53 crores paid by the SWPL to the MOPT is refundable at the end of the project period. during the last tariff revision, the Security deposit refund was annualized over the remaining period of the project life by discounting at 11%. The SWPL has not considered the effect of this item. In the last tariff fixation exercise, the terminal value receivable at the end of the project was annualized over the project life by applying discounting rate of 11%. The same approach is followed in the existing tariff revision exercise.

- (xxi) (a) The SWPL has proposed the following additions to the gross block of assets in the three years 2013-14 to 2015-16:

Year	Particulars	₹ in Lakhs
2013-14	Mobile equipments	1000
	Span gantry cranes	1500
	In-motion wagon loading system	6000
Total		8500
2014-15	Continuous Ship loaders	4400
	Cranes for steel handling	2400
Total		6800
2015-16	Upgrading the conveying system	2000
	Mobile equipments like pay loaders, excavators, etc.,	1500
Total		3500

- (b) One of the user associations, Indian National Shipowners' Association has in its comments sought clarification whether the proposed capex of ₹.188 crores investment in cargo handling plant was planned and considered at the time of bidding or drawing concessional agreement. As stated earlier, the SWPL has not responded to the comments of any of the users association. With reference to the clarification sought by INSA, it is to be noted that the LA does not mention specifically about the investment plan by the licensee. It allows the licensee to provide for additional facilities at its discretion after informing the licensor. The MOPT has confirmed that with the deployment of in-motion wagon loader in June 2014, the capacity of the terminal will increase from 5 MMTPA to 7.5 MMTPA and thereby improve the cargo evacuation which is the major constraint limiting the overall capacity of the terminal. The MOPT has also stated that the additions to capital assets proposed by the SWPL are reasonable.
- (c) Despite request, the SWPL has not furnished the current status of the additions proposed to the gross block of assets. The MOPT has confirmed that the additions to the gross block relating to the in-motion wagon loader, single rail line along with complementary assets have been commissioned by the SWPL on 30 June 2014, as brought out earlier. The current status of the other additions proposed to the gross block of assets is not made available to this Authority. Thus, this Authority relies on the total additions to the gross block of assets proposed by the SWPL during the current tariff cycle subject to following minor adjustment relating to shifting of additions proposed in the year 2013-14 to 2014-15 based on the position obtained from the Audited Annual Accounts of the SWPL for the year 2013-14. Of ₹ 8500 lakhs additions proposed to the gross block in the year 2013-14, the actual additions to the gross block reported in the Annual Accounts of SWPL for the year 2013-14 is ₹251 lakhs which is considered for the year 2013-14. The remaining additions to the gross block (i.e. ₹8500 lakhs less ₹251 lakhs = ₹ 8249 lakhs) proposed by the SWPL in the year 2013-14 but not reported in its Annual Accounts is shifted to the year 2014-15 in our analysis. The other additions to the gross block proposed by the SWPL are relied upon and considered in the analysis. In short, the total additions considered in the analysis vis-à-vis the additions proposed by the SWPL are as follows:

Year-wise total additions to the gross block estimated by SWPL				Year-wise total additions to the gross block (Actual 2013-14 & estimates for 2014-15 and 2015-16) considered by TAMP			
2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14 As per Actuals	2014-15	2015-16	Total
8,500	6,800	3,500	18,800	251	15,049	3,500	18,800

- (xxii) (a) It is to be noted that the entire additions to the gross block proposed by the SWPL have been considered in the current tariff cycle. The sundry debtors are estimated by SWPL at six month's total income which is not found to be as per the tariff guidelines of 2005. The tariff guidelines limits the sundry debtors to two month's of estate income and terminal handling charges.

This Authority had passed an Order on 30 September 2008 for refinement of the existing approach/ practice followed in tariff setting exercise of Major Port Trusts/ Private Terminals. The said Order, *inter alia*, permits the outflow on certain items arising from contractual obligations of LA to be taken as part of sundry debtors.

In the case of the SWPL, as per Article 7.3.4.3. of the License Agreement (LA) entered between SWPL and MOPT, the revenue share is payable on monthly basis on 5th day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA also, the SWPL is not required to make any advance payment of revenue share.

The SWPL is, however, required to pay the lease rent for the lands allotted to it in advance every year as stipulated in Article 7.3.5.2 of the LA. Since the said advance payments are governed by LA provisions there is a case to consider such pre-payments as part of working capital for the purpose of allowing return. Recognising that the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the year end the entire advance is adjusted the average of the pre-payment at 50% of the estimated lease rentals in each of the years is considered as part of working capital in line with the approach followed in the last tariff Order.

Further, as per article 10.12 of the License agreement, the SWPL is obliged to keep security deposit of ₹1.52 crores free of interest throughout the period of license with the port which is refundable at the end of the project. Flowing from the decision in the Order of September, 2008 to consider certain items arising from contractual obligations of LA and in line with the approach followed in the last tariff Order, the security deposit is considered as part of current assets while computing the working capital.

- (b) The SWPL has considered the inventory at ₹750 lakhs per annum for each of the years 2013-14 to 2015-16. The actual stores and spares consumption reported in the annual Accounts is ₹ 600.70 lakhs for the year 2013-14. Consumption of stores and spares as reported in the Annual Accounts for the year 2013-14 is taken as the base and as per the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005, six months inventory consumption is considered. For the subsequent two years, the inventory consumption is estimated taking the 2013-14 inventory level so considered as the base and applying the admissible annual escalation.
 - (c) Cash and bank balance has been considered at one month's cash expense by SWPL in the computation of working capital as per the guidelines. This is suitably modified in the light of changes effected in the operating expenditure estimates.
 - (d) The item of current liabilities is considered at the level reported in the Annual Accounts of the SWPL for the year 2013-14 for all the three years under consideration.
 - (e) The working capital computed as current assets less current liabilities comes to negative figure except for the year 2015-16 where it comes positive figure of ₹36.70 lakhs. Accordingly, the working capital is considered as nil for the years 2013-14 and 2014-15 and ₹36.70 lakhs in the year 2015-16.
 - (f) The capital employed subject to the modifications explained in the foregoing paragraphs works out to ₹13,791 lakhs, ₹23,638 lakhs and ₹23,782 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively as against ₹23,290 lakhs, ₹24,136 lakhs and ₹23,501 lakhs considered by the SWPL for the corresponding period.
 - (g). As per clause 2.9.11. of the tariff guidelines, private terminal operator is entitled for full return, if the investment made is in accordance the concession agreement even if full capacity utilisation is not achieved. The License Agreement does not specify any investment plan by the SWPL during the project period. In fact clause 10.1. of the license Agreement gives full discretion to SWPL to create additional facilities as required by them from time to time. Thus, as per the tariff guidelines, the SWPL is entitled for full return on capital employed @ of 16% decided to be allowed by this Authority for the tariff cases decided in the year 2014-15.
- (xxiii) The SWPL has furnished consolidated cost statement as well as cost statement for the sub-activities i.e. cargo handling activity and berth hire activity. It is seen that the SWPL has apportioned all the expenses to the cargo handling activity and berthing activity following a uniform ratio of 75:25. This is found not to be in line with the expenses apportioned by the SWPL in the last tariff revision to the two activities. during the last tariff revision, 96% of the expenses were apportioned to the cargo handling activity and balance 4% to the berth hire activity. Around 88% of the equipment running maintenance was apportioned to cargo handling expense and balance 12% to the berth hire activity, 100% of the revenue share payment was apportioned to the cargo handling expense. The SWPL has not explained the basis for adopting a different ratio of 75:25 in the current proposal despite specific request. In our analysis, the ratio of apportionment of expenses is maintained at the level followed in the last tariff

Order for the years 2010-11 to 2012-13. For the years 2013-14 to 2015-16, the average of percentage share of expenses apportioned between the two activities in the years 2010-11 to 2012-13 is considered.

Though the SWPL has adjusted past period surplus of ₹9042 lakhs in the consolidated cost statement as stated earlier, it has not captured its effect in the two main activities. In our analysis, the adjustment of additional surplus for the past period as well as the impact of the estimated operating cost and ROCE in respect of in-motion wagon loading, single rail line and the complementary assets allowed in the last tariff Order but not deployed is apportioned to the two activities in the ratio of the average cargo handling income and average vessel related income to the total income earned in the years 2010-11 to 2012-13 i.e. 66:34.

It is relevant to mention that though this exercise of apportioning the expenses between the two activities is considered it is not going to have any impact of the final determination of tariff as the tariff is determined in this case based on the overall cost position as explained in the subsequent paragraphs.

- (xxiv) The initial validity of the Scale of Rates prescribed in the last tariff Order was till 31 March, 2013 which has been extended from time to time, the last extension being till 31 december 2014. The extension of the Scale of Rates of the SWPL was subject to full adjustment of additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April, 2013 in the tariff to be determined. The consolidated cost statement for the year 2013-14 reflects additional net surplus to the tune of ₹5,179 lakhs. The said additional surplus for the year 2013-14 is set off equally during the years 2014-15 and 2015-16. As the decision on the quantum of tariff revision is based on the aggregate of the net position for the 3 years under consideration i.e. 2013-14 to 2015-16, the net surplus position for the year 2013-14 and upto 02 January 2015 when the Order is passed automatically gets adjusted in the tariff determination process for the current cycle.
- (xxv) The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements for the years 2013-14 to 2015-16 have been modified in line with the above analysis. The modified cost statements are attached as **Annex - II (a) to (c)**. The summarised position of the results disclosed by the financial/cost statements is tabulated below#

Particulars	Operating Income (₹ in lakhs)				Net Surplus (+) / deficit (-) (₹ in lakhs)				Net Surplus (+) / deficit (-) as a % of operating Income			Avg. surplus / deficit %
	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	
Consolidated cost statement for the terminal as a whole	20,168	15,215	16,529	51,912	-	1356.20	1327.84	2684.04	0%	8.9%	8.0%	8.5%
Cargo handling Activity	12,337	9,923	10,723	32,984	-	(3481.08)	(4164.31)	(7645.39)	0%	-35.1%	-38.8%	-37.0%
Berth hire activity	7,831	5,291	5,806	18,928	-	4837.29	5492.14	10329.43	0%	91.4%	94.6%	93.1%

The SWPL in the revised proposal, has proposed 12% increase in the cargo handling charge and dust suppression charge and has proposed status quo in wharfage, berth hire charges and storage charge.

It is evident from the above table that the overall cost position reflects an overall net surplus of 8.5% for the period 2013-14 to 2015-16 at the prevailing rates. In absolute terms, the overall additional net surplus is ₹2684.04 lakhs for the three years period.

It is seen that the aggregate deficit in the cargo handling activity is ₹7645.39 lakhs for the three years period which is being cross subsidized by overall net surplus of ₹10329.43 lakhs in the berth hire activity and the remaining additional surplus for the terminal as a whole is ₹2684.04 lakhs. The existing tariff of the SWPL has to be reduced to adjust the estimated net additional surplus of ₹2684.04 lakhs in the current tariff cycle which is effectively for a truncated period of fourteen months i.e. say from February 2015 from the date when the Order approved comes into effect to 31 March, 2016.

For this purpose, if we go by the activity wise, then the berth hire will call for a steep reduction in the tariff whereas, the cargo handling activity will call for a steep increase. That being so, instead of granting steep increase in cargo handling activity and effecting steep decrease in the berth hire activity for the current tariff cycle which is for a truncated period, this Authority finds it appropriate to effect across the board reduction of 14% to adjust the overall additional surplus of ₹2684.04 lakhs in the

truncated period of fourteen months. Accordingly, all the tariff items in the existing Scale of Rates of the SWPL are reduced by 14%.

As stated earlier, in the absence of the SWPL providing the requisite information, the proposal of the SWPL has been processed based on the available information. The estimates for the years 2014-15 and 2015-16 furnished by the SWPL are moderated based on the actuals as per the Audited Accounts of the SWPL for the year 2013-14 and allowing the applicable escalation factor and adjusted for traffic growth wherever applicable as explained in the preceding paragraphs following the tariff guidelines of 2005. If the SWPL feels that any cost item needs to be reviewed, it may approach this Authority for review giving sufficient reasons and with detailed justification.

- (xxvi) The minimum berth hire charge in note (3) is proposed to be reduced from existing US\$ 650 to US\$ 588.25 for foreign-going vessel and for coastal vessel it is proposed to be reduced from existing ₹17402 to ₹ 15748.80. The impact of the proposed reduction is 21.6%. The SPWL has not proposed any specific reasons for the proposed reduction. The minimum berth hire charge in note (3) is reduced by 14% in line with across the board reduction decided for all the tariff items.
- (xxvii) The penal rate of interest for delayed payment is proposed at 14.25%. The prevailing Prime Lending Rate (PLR) of the State Bank of India is 14.75%. The proposed provision relating to penal rate of interest on delayed payments by users and delayed refunds by SWPL is updated with interest rate of 16.75% being 2% above the prevailing PLR of the State Bank of India in line with the 2005 tariff guidelines.
- (xxviii) As stated earlier, it is observed that the SWPL has not reported any income towards charges for water supply nor reported in the past four years period 2010-11 to 2013-14 for as well as in future estimates. The SWPL has also not reported any expense for this item in the past four years as well as in the estimates for the year 2014-15 and 2015-16. The SWPL has not responded to our query as to whether it provides this service and the need to be continue tariff for this item in its Scale of Rates. Infact, the SWPL during the last tariff revision had proposed to delete the said schedule and had given reference to the rates prescribed in the Scale of Rates of MOPT for levy of tariff for this service. Since neither income nor expense from this item is being captured in the cost statement, the scheduled relating to charges for water supply is deleted from its existing Scale of Rates. If the SWPL decides to offer this service, it can immediately file a proposal seeking tariff for the same with relevant cost details.
- (xxix) It is stated here that while effecting reduction in the tariff for other services viz. visitor entry pass, vehicle entry pass and photography charges is rounded off to nearest ₹5 or ₹140 for ease of billing and collection purpose only.
- (xxx) As per the revised tariff guidelines, the private operators are required to propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level. The SWPL has not proposed incentive/ disincentive scheme in the current proposal despite advice. The SWPL is advised again to formulate such scheme at the time of its next proposal for review of tariff.
- (xxxi) The tariff guidelines of 2005 prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2016, the validity of the revised Scale of Rates of the SWPL is prescribed till on 31 March, 2016.
- (xxxii) Since the validity of the existing SOR of the SWPL is till 31 December, 2014, and the revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette, the validity of existing Scale of Rates is deemed to have been extended till the revised Scale of Rates approved in this Order approved comes into effect.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the SWPL attached as **Annex - III**.

13.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the SWPL will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March, 2016. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The tariff of the SWPL has been fixed relying on the proposal filed by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period,

finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it may require the SWPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

13.4. In this regard, the SWPL requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the SWPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT./III/4/Exty./143/2014(295)]

South West Port Limited										Annex - I
(Rs. in lakhs)										
Analysis of the Past Period Performance of SWPL for the years 2010-11 to 2012-13										
Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the Tariff Order dated 26 July, 2011				Actuals				Variation in Percentage (%)
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	
	Traffic (In million tonnes)	4.35	4.65	5.25	14.25	5.80	6.48	7.76	20.04	40.7%
I	Total Operating Income									
	(i) Cargo handling Income	5,816	6,136	7,187	19,139	7,976	9,212	11,042	28,231	47.5%
	(ii) Vessel related income	1,983	2,053	2,411	6,446	3,791	4,642	6,286	14,720	128.3%
	(iii) Other Income	1.50	1.50	1.50	4.50	-	-	-	-	-
	Total (i to iii)	7,800	8,191	9,599	25,590	11,768	13,854	17,329	42,951	67.8%
II	Operating costs (excl dep)									
	(i) Operating & Direct Labour	1,990	2,160	2,425	6,575	2,466	2,856	5,483	10,805	64.3%
	(ii) Repair & Maintenance Cost	392	408	548	1,348	-	-	-	-	-
	(iii) Equipment Running Costs	447	504	655	1,606	970	1,317	1,646	3,933	33.1%
	(iv) Maintenance dredging	147	152	158	457	259	-	315	573	25.4%
	(v) Royalty / revenue share	780	830	941	2,552	1,045	1,207	1,447	3,698	44.9%
	(vi) Lease Rentals payable to the Port.	352	369	388	1,108	364	370	406	1,139	2.8%
	(vii) Insurance	143	143	181	468	136	133	132	400	-14.5%
	(viii) Other expenses	24	25	26	74	16	36	29	80	7.8%
	Total (i to viii)	4,275	4,593	5,322	14,190	5,254	5,917	9,457	20,628	45.4%
III	Depreciation	1,583	1,588	2,261	5,432	1,547	1,553	1,634	4,735	-12.8%
IV	Overheads									
	(i) Management & Administration overheads	541	561	582	1,684	711	796	1,336	2,843	68.8%
	(ii) General Overheads	87	90	94	271	237	206	211	654	141.3%
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	37	37	37	111	37	37	37	111	0.0%
	Total (i to iii)	665	688	713	2,066	984	1,039	1,584	3,608	74.6%
	Total Expenses	6,523	6,869	8,296	21,688	7,786	8,510	12,675	28,970	
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	1,277	1,322	1,303	3,902	3,982	5,345	4,654	13,980	258.3%
VI	Finance & Miscellaneous Income									
	(i) Profit on sale of assets.	-	-	-	-	-	85.30	140.50	225.80	
	(ii). Profit on sale of Scrap.	-	-	-	-	-	-	57.90	57.90	
	(iii) Other Operating Income	-	-	-	-	8.10	0.20	131.70	140.00	
	(iv) Others (Credit of return from security deposit)	0.46	0.55	0.57	1.58	0.46	0.55	0.57	1.58	
	(v) Insurance Claims	-	-	-	-	43.40	-	-	43.40	
	Total (i to iv)	0.5	0.5	0.6	1.60	51.96	86.05	330.67	468.68	
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	-	-	-	-	-	-	-	
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	0.46	0.55	0.57	1.58	51.96	86.05	330.67	468.68	
IX	Surplus/ Deficit Before Interest and Tax (V)-(VIII)	1,276	1,323	1,303	3,904	4,034	5,431	4,984	14,449	270.1%
X	Capital Employed	14,457	12,962	21,411	16,277	14,148	12,673	15,072	13,964	-14.2%
XI	Return on capital employed 16%	2,313	2,074	3,426	7,813	2,264	2,028	2,412	6,703	-14.2%
XII	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	(1,036)	(751)	(2,122)	(3,909)	1,770	3,403	2,573	7,746	298.2%
XIII	Total Surplus for the years 2006-07 based on review of actuals vis-à-vis the estimates considered and the surplus accrued in 2007-08 to 2009-10 based on actuals, as considered in the July, 2011 Order .			7,051	7,051				-	
XIV	50% of the surplus for the year 2006-07 and 2007-08 to 2009-10 considered for adjustment in July, 2011 Order.			3,525.4	3,525.4				-	
XV	Adjustment of 50% of gain accrued in three years in July, 2011 Order	1,175	1,175	1,175	3,525	-	-	-	-	
XVI	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past surplus (XV-XII)	140	424	(947)	(384)	1,770	3,403	2,573	7,746	
XVII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVI/I in %)	1.79%	5.18%	-9.87%		15.04%	24.56%	14.85%		
XVIII	Average net surplus/deficit for the three years 2010-11 till 2012-13		-1.50%				18.04%			

Annex- II (a)										
SOUTH WEST PORT LIMITED										
Consolidated Income & Cost statement										
(Rs. In Lakhs)										
Sr.No.	Particulars	Actuals			As Estimated by SWPL at existing tariff			Estimates of SWPL modified by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	2013-14 Actuals	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates
	Traffic (In MMTPA)	5.80	6.48	7.76	6.52	7.02	7.52	8.53	7.02	7.52
	Capacity (in MMTPA)				5.00	5.00	5.00	5.00	7.50	7.50
I	Total Operating Income									
	(i) Cargo handling income	7,976	9,212	11,042	8,993	9,775	10,557	12,337	9,923	10,723
	(ii) Vessel related income	3,791	4,642	6,286	4,268	4,597	4,929	7,831	5,291	5,806
	(iii) Other Income									
	Total (i to iii)	11,768	13,854	17,329	13,261	14,372	15,486	20,168	15,215	16,529
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	(i) Cargo handling expenses	2,466	2,856	5,483	4,581	5,353	6,180	6,130	5,348	6,073
	(ii) Equipment Running Costs	970	1,317	1,646	1,525	1,817	2,067	1,452	1,489	1,700
	(iii) Maintenance dredging	259	-	315	250	250	250	-	248	261
	(iv) Royalty / revenue share	1,045	1,207	1,447	1,178	1,280	1,383	1,616	1,300	1,405
	(v) Lease Rentals payable as per concession agreement	364	370	406	427	448	471	430	448	471
	(vi) Insurance	136	133	132	142	183	201	106	151	190
	(vii) Other expenses	16	36	29	27	29	32	52	55	58
	Total (i to vii)	5,254	5,917	9,457	8,130	9,361	10,584	9,786	9,040	10,158
III	Depreciation	1,547	1,553	1,634	2,215	3,490	4,135	1,854	2,671	3,356
IV	Overheads									
	(i) Management & Administration overheads	711	796	1,336	1,412	1,496	1,588	1,131	1,198	1,270
	(ii) General Overheads	237	206	211	225	239	255	263	279	295
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	37	37	37	10	10	10	37	37	37
	Total (i to iii)	984	1,039	1,584	1,646	1,745	1,853	1,430	1,514	1,603
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	3,982	5,345	4,654	1,269	(224)	(1,086)	7,097	1,990	1,413
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)									
	(i) Profit on sale of assets.	-	85	141	-	-	-	287.50	-	-
	(ii).Profit on sale of Scrap.	-	-	58	-	-	-	-	-	-
	(iii) Other Operating Income	8.10	0.20	131.70	-	-	-	0.20	-	-
	(iv) Others (Credit of return from security deposit)	0.46	0.55	0.57	-	-	-	0.63	0.70	0.78
	(v) Insurance Claims	43.40	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total (i to v)	52	86	331	-	-	-	288	0.70	0.78
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	52	86	331	-	-	-	288.33	0.70	0.78
IX	Surplus Before Interest and Tax (V)+(VIII)	4,034	5,431	4,984	1,269	(224)	(1,086)	7,385	1,991	1,414
X	Capital Employed	14,148	12,673	15,072	23,290	24,136	23,501	13,791	23,638	23,782
XI	RoCE - Maximum permissible @ 16%	2,264	2,028	2,412	3,726	3,862	3,760	2,206	3,782	3,805
XII	Capacity Utilization	117%	130%	151%	130%	140%	150%	171%	94%	100%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	2,264	2,028	2,412	3,726	3,862	3,760	2,206	3,782	3,805
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	1,770	3,403	2,573	(2,457)	(4,086)	(4,847)	5,179	(1,791)	(2,391)
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	15.04%	24.56%	14.85%	-18.53%	-28.43%	-31.30%	25.68%	-11.77%	-14.47%
XVI	Total net surplus accrued in the past three years 2010-11 to 2012-13.			7,746						
XVII	Net Surplus of the Rs 9042 Lakh for the years 2010-11 to 2012-13 as assessed by the SWPL spread over three year 2013-14 to 2015-16 by SWPL.				3,014	3,014	3,014			
XVIII	Adjustment of additional past surplus									
	(a).Of Rs. 7746 lakhs, Rs. 888 lakhs given in (b) below fully adjusted. Of remaining additional surplus of Rs. 6858 lakhs (i.e. Rs. 7746 - 888 lakhs), 50% of the net additional surplus accrued in the past three years 2010-11 to 2012-13 considered for adjustment over five years period beginnning from 2014-15 (February 2015)			3,429				-	114	686
	(b) .Impact of operating cost and ROCE allowed in the last tariff Order with reference to the additions to the gross block of assets relating to in-motion wagon system, single rail line along with related assets which should have been in place by 31 March, 2012 but not deployed by the SWPL. Hence considered for 100% adjustment in the years 2014-15 and 2015-16			888				-	444	444
	(c). 100% Actual surplus for the year 2013-14 set off in 2014-15 and 2015-16							(5,179)	2,589	2,589
XIX	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past Surplus	-	-	-	557	(1,072)	(1,833)	-	1,356.20	1,327.84
XX	Net surplus / (Deficit) as % Operating Income.				4%	-7%	-12%	0.00%	8.9%	8.0%
XXI	Average net surplus/deficit in % Operating Income (By SWPL for 3 years) (TAMP Estimates for the years 2014-15 & 2015-16.)					-5%			8.5%	

SOUTH WEST PORT LIMITED										Annex- II (b)
Cost statement for Cargo handling activity										
										(Rs.in Lakhs)
Sr. No.	Particulars	Actuals			As Estimated by SWPL at existing tariff			Estimates of SWPL modified by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14 Estimates	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates	2013-14 Actuals	2014-15 Estimates	2015-16 Estimates
I	Operating Income									
	(a) Handling	5,992	6,782	8,505	6,939	7,571	8,203	9,438	7,571	8,203
	(b) Wharfage	1,669	1,853	2,358	1,954	2,104	2,254	2,597	2,104	2,254
	(c) Storage including demurrage	316	577	180	100	100	100	302	249	266
	Total (i to iii)	7,976	9,212	11,042	8,993	9,775	10,557	12,337	9,923	10,723
II	Direct Operating Expenses									
	(i) Cargo handling	2,362	2,736	5,253	3,436	4,015	4,635	5,873	5,123	5,818
	(ii) Equipment Running Costs	846	1,155	1,495	1,144	1,362	1,550	1,286	1,320	1,506
	(iii) Maintenance dredging	-	-	-	188	188	188	-	-	-
	(iv) Royalty / revenue share	1,045	1,207	1,447	884	960	1,037	1,616	1,300	1,405
	(v) Equipment Hire	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(vi) Lease Rentals payable as per concession agreement	145	147	162	320	336	353	171	179	188
	(vii) Insurance	78	88	90	107	137	151	67	97	121
	(viii) Other expenses	16	36	29	20	22	24	52	55	58
	Total (i to viii)	4,491	5,369	8,475	6,098	7,021	7,938	9,067	8,073	9,096
III	Depreciation	1,044	1,050	1,158	1,817	3,092	3,737	1,456	2,273	2,958
IV	Allocated share of Overheads									
	(i) Management & Administration overheads	528	592	994	1,059	1,122	1,191	841	891	944
	(ii) General Overheads	176	153	157	169	180	191	195	207	220
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	37	37	37	7	7	7	37	37	37
	Total (i to iii)	741	782	1,188	1,235	1,309	1,390	1,073	1,135	1,201
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	1,700	2,011	221	(157)	(1,647)	(2,509)	741	(1,558)	(2,532)
VI	Allocated share of FMI									
	(i) Profit on sale of assets.	-	85.30	140.50				287.50	-	-
	(ii).Profit on sale of Scrap.	-	-	57.90				-	-	-
	(iii) Other Operating Income	8	0.2	132				0.2	-	-
	(iv) Others (Credit of return from security deposit)	0.5	0.6	0.6				0.63	0.70	0.78
	(v) Insurance Claims	43.40	-	-						
	Total (i to v)	52	86	331	-	-	-	288	0.70	0.78
VII	Allocated share of FME							-	-	-
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	51.98	86.05	330.67	-	-	-	288	0.70	0.78
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	1,752	2,097	552	(157)	(1,647)	(2,509)	1,029	(1,557)	(2,531)
X	Capital Employed for the activity	10,611	9,505	11,304	4,027	8,012	14,757	4,816	15,137	15,678
XI	RoCE - Maximum permissible @ 16%	1,698	1,521	1,809	644	1,282	2,361	770	2,422	2,508
XII	Capacity Utilization	117%	130%	151%				171%	94%	100%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	1,698	1,521	1,809				770	2,422	2,508
XIV	Net Surplus / (Deficit) (X) - (XIII)	54	576	(1,257)	(157)	(1,647)	(2,509)	259	(3,979)	(5,039)
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	1%	6%	-11%	-2%	-17%	-24%	2%	-40%	-47%
XVI	Adjustment of additional past surplus									
	(a).Of Rs. 7746 lakhs, Rs. 888 lakhs given in (b) below fully adjusted. Of remaining additional surplus of Rs. 6858 lakhs (i.e. Rs. 7746 - 888 lakhs), 50% of the net additional surplus accrued in the past three years 2010-11 to 2012-13 considered for adjustment over five years period beginning from 2014-15 (February 2015)			2,263	-	-	-		75	453
	(b) .Impact of operating cost and ROCE allowed in the last tariff Order with reference to the additions to the gross block of assets relating to in-motion wagon system, single rail line along with related assets which should have been in place by 31 March, 2012 but not deployed by the SWPL. Hence considered for 100% adjustment in the years 2014-15 and 2015-16.			586	-	-	-		293	293
	(c). 100% Actual surplus for the year 2013-14 set off in 2014-15 and 2015-16.	-	-	-	-	-	-	(259)	129	129
XVII	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past Surplus							-	(3,481.08)	(4,164.31)
XVIII	Net surplus / (Deficit) as % Operating Income.							0.00%	-35.1%	-38.8%
XIX	Average net surplus/deficit in % Operating Income (By SWPL for 3 years) (TAMP Estimates for the year 2014-15 & 2015-16.)									-37.0%

SOUTH WEST PORT LIMITED										Annex- II (c)
Cost statement for Vessel related activity										
										(Rs. In Lakhs)
Sr. No.	Particulars	Actuals			As Estimated by SWPL at existing tariff			Estimates of SWPL modified by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
					Estimates	Estimates	Estimates	Actuals	Estimates	Estimates
I	Operating Income (Pls furnish break-up)									
	Berth Hire Income	3,791	4,642	6,286	4,268	4,597	4,929	7,831.00	5,291	5,806
II	Direct Operating Expenses									
	(i) Cargo handling	103	120	230	1,145	1,338	1,545	257	224	255
	(ii) Maintenance Labour	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(iii) Equipment Running Costs	124	162	151	381	454	517	166	170	194
	(iv) Maintenance dredging	259	-	315	63	63	63	-	248	261
	(v) Royalty / revenue share	-	-	-	295	320	346	-	-	-
	(vi) Lease Rentals payable as per concession agreement	219	222	245	107	112	118	259	270	283
	(vii) Insurance	58	44	42	36	46	50	38	55	69
	(ix) Other expenses	-	-	-	7	7	8	-	-	-
	Total (i to viii)	763	548	982	2,033	2,340	2,646	720	967	1,061
III	Depreciation	503	503	476	398	398	398	398	398	398
IV	Allocated share of Overheads									
	(i) Management & Administration overheads	182	204	342	353	374	397	290	307	326
	(ii) General Overheads	61	53	54	56	60	64	67	71	76
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total (i to iii)	243	257	397	409	434	461	357	379	402
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	2,282	3,334	4,432	1,429	1,426	1,425	6,356	3,548	3,945
VI	Allocated share of FMI									
	(i) Profit on sale of assets.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(ii).Profit on sale of Scrap.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(iii) Other Operating Income	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(iv) Others (Credit of return from security deposit)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(v) Insurance Claims	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total (i to v)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VII	Allocated share of FME									
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	2,282	3,334	4,432	1,429	1,426	1,425	6,356	3,548	3,945
X	Capital Employed for the activity	3,537	3,168	3,768	9,020	8,908	8,531	8,975	8,501	8,104
XI	RoCE - Maximum permissible @ 16%	566	507	603	1,443	1,425	1,365	1,436	1,360	1,297
XII	Capacity Utilization	117%	130%	151%				171%	94%	100%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	566	507	603				1,436	1,360	1,297
XIV	Net Surplus/ (Deficit) (X) - (XIII)	1,716	2,827	3,829	(14)	-	60	4,920	2,188	2,648
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	45%	61%	61%	0%	0%	1%	63%	41%	46%
XVI	Adjustment of additional past surplus									
	(a).Of Rs. 7746 lakhs, Rs. 888 lakhs given in (b) below fully adjusted. Of remaining additional surplus of Rs. 6858 lakhs (i.e. Rs. 7746 - 888 lakhs), 50% of the net additional surplus accrued in the past three years 2010-11 to 2012-13 considered for adjustment over five years period beginning from 2014-15 (February 2015)			1,165	-	-	-	-	39	233
	(b). Impact of operating cost and ROCE allowed in the last tariff Order with reference to the additions to the gross block of assets relating to in-motion wagon system, single rail line along with related assets which should have been in place by 31 March, 2012 but not deployed by the SWPL. Hence considered for 100% adjustment in the years 2014-15 and 2015-16			302	-	-	-	-	151	151
	(c).100% Actual surplus for the year 2013-14 set off in 2014-15 and 2015-16	-	-	-	-	-	-	(4,920)	2,460	2,460
XVII	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past Surplus							-	4,837.29	5,492.14
XVIII	Net surplus / (Deficit) as % Operating Income.							0%	91.4%	94.6%
XIX	Average net surplus/deficit in % Operating Income (By SWPL for 3 years) (TAMP Estimates for the year 2014-15 & 2015-16.)								93.1%	

Annex-III

SOUTH WEST PORT LIMITED

SCALE OF RATES

1. DEFINITIONS - GENERAL

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **“Per Day”** means per calendar day unless other wise stated.
- (ii) **“SWPL”** means South West Port Limited a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (iii) **“Port”** means the Mormugao Port Trust (MOPT) whereas **“Terminal”** means South West Port Limited (SWPL), now or hereafter operated by South West Port Limited.
- (iv) **“Coastal Vessel”** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (v) **“Coastal Cargo”** means any cargo, which the vessel discharges at one Indian port after shipment from another Indian port or vice versa irrespective of its actual origin or destination.
- (vi) **“Foreign Cargo”** means any cargo other than coastal cargo.
- (vii) **“Foreign-going Vessel”** means any vessel other than a coastal vessel.
- (viii) **“Tonne” or “MT”** means one Metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.

2. GENERAL TERMS AND CONDITIONS

- (i) The Status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is ‘coastal’ or ‘foreign-going’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii)
 - (a) A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading License can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b) A foreign-going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping, Government of India only.
 - (c) In cases of such conversion, Coastal rates shall be payable from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable.
 - (e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled for coastal rates.
- (iii) Wherever rates of vessel related charges have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market-buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its Associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port shall be reckoned with as the day for such conversion.
- (iv) A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.
- (v)
 - (a) The cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
 - (b) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.

- (c) Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (d) The charges for coastal cargo / vessels shall be denominated and collected in "Indian Rupee".
- (vi) For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1000 litres.
- (vii) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (viii) Interest on delayed payments / refunds :
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the SWPL shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 16.75%. The penal interest rate will apply to both the SWPL and the port users equally.
 - (c) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the SWPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and / or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
 - (d) The delay in refunds will be counted only 20 days after the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (ix) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (x)
 - (a) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The SWPL may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
 - (b) The SWPL may also, if they so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
 - (c) The SWPL should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (xi) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the SWPL.

PART I - VESSEL RELATED CHARGES

SECTION – A – PORT DUES and SECTION – B – PILOTAGE FEES

These services will be rendered to the vessels entering the SWPL's berth numbers 5A and 6A by the Mormugao Port Trust as per their approved Scale of Rates. The charges shall be payable directly to the Mormugao Port Trust by masters / owners / agents of the vessel.

SECTION - C - BERTH HIRE CHARGES

Berth Hire Charges at Berth numbers 5A and 6A shall be payable to SWPL by masters / owners / agents of the vessel at the following rates.

BERTH NO. 5A

(Maximum LOA of Vessel 190 mtrs. in conjunction with another vessel of
LOA 225 mtrs. at Berth No.6A)

Sl.No.	Class of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going Vessel (in US \$)	Coastal Vessels (in ₹)
1.	All Vessels	0.0108	0.29

BERTH NO. 6A

(Under Mechanised Operation System)

Sl.No.	Class of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going Vessel (in US \$)	Coastal Vessels (in ₹)
1.	Upto 30,000 GRT	0.0237	0.63
2.	30,001 GRT and above	0.0280	0.75

Notes:

- (1) Berth Hire charges includes charges for services rendered and facilities provided at the Berth, such as occupation of berth, overtime at berth, removal of rubbish collected on board by the vessel and delivered on the wharf, cleaning of Berths, fire watch, etc.
- (2) The above charges are leviable against Masters, Owners or Agents of vessels and other floating craft approaching or lying at or alongside berths per GRT per hour or part thereof.
- (3) The Berth hire charges leviable per vessel is subject to a minimum of US\$ 559.00 in case of foreign going vessel and ₹.14,966 in case of coastal vessel.
- (4) The period of berth hire shall be calculated from the time the vessel occupies the berth.
- (5) No berth hire charges shall be payable for the period when loading / unloading operations cannot be carried out due to non-availability of the shore cranes / mechanical handling system of SWPL, due to breakdown or any other reason attributable to SWPL.
- (6)
 - (i) Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
 - (ii) The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
 - (iii). The master /agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
 - (iv) The Penal Berth hire shall be equaled to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

“False signal” would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.”
- (7) The de-ballasting time allowed at berth numbers 5A and 6A shall be 3 hours and beyond that penal berth hire charges shall be levied at five times the normal berth hire charges, the incidence being reduced to per hour or part thereof, that may be applicable to the vessel. This will be in addition to the normal berth hire charges applicable for the entire duration of the vessel's stay at the berth.
- (8) Vessels banked on offside of another vessel at these berths, berth hire charges shall be 50% of normal charges payable by such vessels.
- (9) The provisions of the License Agreement shall govern priority Berthing and charges on it, if any. Whenever the priority berthing is granted to a vessel, a fee equivalent to Berth Hire charges for a single day (24 hours) or @

75% of the Berth Hire charges calculated for the total period of actual stay at the Berth, whichever is higher, shall be levied.

- (10) (i) For providing ousting priority to a vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day (24 hours) or @100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay of the vessels at berth, whichever is higher, shall be levied.
- (ii) In addition, shifting out / in charges of the vessels shall be levied on the vessels, which are provided ousting priority.
- (iii) Ousting priority at berth no.6A will be accorded only when a discharge / load rate of 25,000 MT of cargo per weather working day cannot be achieved due to restrictions placed by the vessels.

PART - II CARGO RELATED CHARGES

SECTION - A

WHARFAGE CHARGES AT BERTH NOS. 5A AND 6A

Wharfage on the cargo handled at berths numbers 5A and 6A shall be payable directly to SWPL, at the rates specified below, by importer or exporter of cargo, on the manifested quantity of cargo, which is declared in the Bill of entry filed with the Customs :

Sl. No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in ₹)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1.	Coal (all types except thermal coal)	MT	25.80	15.48
2.	Metallurgical Coke / Coke / Charcoal	MT	38.70	23.22
3.	Limestone	MT	8.60	5.16
4.	Iron Ore Pellets	MT	25.80	25.80
5.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	25.80	15.48
6.	Any other bulk cargo not specified above	MT	25.80	15.48

SECTION - B

CARGO HANDLING CHARGES

Cargo Handling Charges at Berth numbers 5A and 6A shall be payable on the manifested cargo directly to SWPL by importer or exporter of cargo at the rates specified below:

At Berth No. 5A

Sl. No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in ₹)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1.	Iron Ore Pellets	MT	120.40	120.40
2.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	136.74	82.04
3.	Any other bulk cargo not specified above	MT	129.00	77.40

At Berth No. 6A

Sl. No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in ₹)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1.	Coal (all types except thermal coal)	MT	86.60	51.96
2.	Metallurgical Coke / Coke (all types) / Charcoal	MT	123.07	73.84
3.	Limestone	MT	113.95	68.37
4.	Iron Ore Pellets	MT	120.40	120.40
5.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	136.74	82.04
6.	Any other bulk cargo not specified above	MT	129.00	77.40

Notes:

- (1) At the berth number 5A, Cargo Handling Charges shall cover the following services:
- Unloading of cargo from ship to the berth or vice versa,
 - Movement of cargo from the berth to SWPL stackyard or vice versa,
 - Movement within the SWPL stackyard,
 - Unloading from railway wagons or vice versa.

- (2) At the berth number 6A Cargo Handling Charges shall cover the following services:
- Unloading of cargo from ship to the berth or vice versa,
 - Movement of cargo from the berth to SWPL stackyard or vice versa,
 - Movement within the SWPL stackyard,
 - Loading on railway wagons for rail delivery or vice versa.
- (3) Covering of Wagons by tarpaulin / plastic cover is not included in above handling charges prescribed in the schedule.
- (4) The dunnaging and lashing (inclusive suitable labour & material) will have to be arranged by the users at their costs to the satisfaction of the Master of the vessel.
- (5) 50% of the Cargo Handling Charges shall be payable before the cargo is received for handling. Balance 50% of the Cargo Handling charges shall be payable before the clearance / shipment of the cargo.

SECTION – C

GROUND RENT / STORAGE CHARGES

The storage charges for cargo stored in the stackyard of SWPL shall be as follows:

I. Ground rent / storage charge for import / inward cargo

(in ₹ per MT per day for the balance cargo in SWPL)

Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate for first Five days remaining after the free period	Rate for Sixth day to Tenth day	Rate for Eleventh day to Twentieth day	Rate for Twenty-first day onwards
1.	Coal (all types)	8.60	21.50	43.00	86.00
2.	Metallurgical Coke / Coke (all types) / Charcoal	12.90	34.40	64.50	129.00
3.	Limestone	8.60	21.50	43.00	86.00
4.	Any Other dry bulk cargo not specified above	12.90	34.40	64.50	129.00

Notes:

- (1) *THREE Free days* shall be allowed, after complete discharge of vessel's cargo or when the last package is discharged. For the purpose of calculation of free period, Sundays, Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (2) *Ground rent / storage charges* shall be payable for all days including Sundays and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (3) After 21 days beyond Free days, the balance cargo shall be liable to be shifted to other place out of SWPL area at the sole cost and consequences to the importer / exporter.
- (4) For levy of ground rent / storage 'day' shall be reckoned as from 7.00 a.m. to 7.00 a.m. of the following day.

II. Ground rent / Storage charges for Export / Outward cargo

(in ₹ per MT per day for the balance cargo in SWPL)

Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate for first Five days remaining after the Free Period	Rate for Sixth day to Tenth day	Rate for Eleventh day to Twentieth day	Rate for Twenty-first day onwards
1.	Iron Pellets	8.60	21.50	43.00	86.00
2.	Metal products, Steel Coils, Slabs and other general bulk cargo	4.30	8.60	21.50	43.00

Notes:

- (1) In case of export cargo, Seven Free days shall be allowed from the day the first lot of cargo / consignment has been received. For the purpose of calculation of free period Sundays, Customs notified holidays and Terminal's non-working days will be excluded.

- (2) After the prescribed free days, ground rent / storage charges shall be payable for all days including Sundays and Customs notified holidays as stated above.
- (3) After 21st day beyond free days, the balance cargo shall be liable to be shifted to other place out of SWPL area at the sole cost and consequences to the exporter.
- (4) For levy of ground rent / storage 'day' shall be reckoned as from 7.00 a.m. to 7.00 a.m. of the following day.
- (5) If the entire cargo accumulated is not within the free period and the balance cargo is earmarked / linked to the next ship, further free period will be allowed from the date of production of documentation in support of this claim. Otherwise, penal ground rent at the appropriate rate applicable as per the rates prescribed in the above schedule shall be payable.

General Note to Section C:

- (1) Storage charges / ground rent on cargo shall not accrue for the period when the SWPL is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to SWPL.

SECTION – D

DUST SUPPRESSION CHARGES

The dust Suppression Charges for water sprayed for suppression of dust for effective pollution control shall be levied on manifested quantity on Coal, Coke and Limestone at the following rates:

For Coal, Limestone and Coke: ₹ 1.85 per MT

This shall be levied from the stage of unloading from the vessel till the cargo is loaded onto railway wagons including storage at SWPL stackyard.

Part- III

OTHER SERVICES

1. VISITOR ENTRY PASS

	Yearly	Monthly	daily
(a). Per Application	₹175	₹45	₹20
(b). Per Replacement	₹45	₹45	₹20

2. VEHICLE ENTRY PASS

Per Entry	₹65
-----------	-----

Note: The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering / leaving the SWPL berths for delivery / dispatch of cargo.

3. PHOTOGRAPHY

(a). Film Shooting and Photography	₹ 7310 per day
(b). Taking Photographs of Goods handled	₹ 430 per day
(c). Taking Photographs of Crews and Others	₹ 215 per day
(d). Videography (related to operational activities)	₹ 2150 per day

4. CRANE HIRE CHARGES

The hire charges for the SWPL's cranes installed at berth nos.5A and 6A shall be payable directly to SWPL for use for the purposes other than for cargo handling as per following rates:

(a). For 110/42 MT capacity mobile harbour cranes	₹ 21500.00 per hour
(b). For others cranes	₹ 12900.00 per hour